AIDES RADIO
À LA
NAVIGATION MARITIME
(Pacifique et l'Arctique de l'ouest)

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Services de communications et de trafic maritimes

Édition annuelle 2001

IMPORTANT

Cette publication est révisée, si nécessaire, par les Avis aux navigateurs partie III publiés mensuellement

Pêches et Océans Canada | Fisheries and Oceans Canada

Canada

105-00706/

MPO 5471

À TOUS LES UTILISATEURS DE LA PRÉSENTE PUBLICATION

❖**AVIS: ARNM maintenant disponible: http://www.ccg-gcc.gc.ca/mcts-sctm/ramn_f.htm**

IMPORTANT: CETTE PUBLICATION EST RÉVISÉE AU BESOIN PAR LES AVIS AUX NAVIGATEURS PUBLIÉS MENSUELLEMENT. http://www.notmar.com/eng/services/notmar/sec3index.html

NOUS RECEVRONS AVEC PLAISIR VOS OBSERVATIONS SUR LE CONTENU DE LA PRÉSENTE PUBLICATION, AINSI QUE VOS SUGGESTIONS SUR LA FAÇON D'EN AMÉLIORER LA PRÉSENTATION.

VEUILLEZ FAIRE PARVENIR VOS COMMENTAIRES SOIT PAR :

COURRIEL : MCTSCTMOTTAWA@DFO-MPO.GC.CA

TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-4593

❖ADRESSE POSTALE : GESTIONNAIRE
SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES (SCTM)
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
200, RUE KENT, 5ième ÉTAGE, STATION S041
OTTAWA, (ONTARIO)
CANADA
K1A 0E6

N.B. This publication is also available in English.

❖On peut se procurer cette publication auprès des fournisseurs de cartes autorisés du Service hydrographique du Canada. Si vous désirez placer une commande, veuillez contacter à cet effet :

Service hydrographique du Canada
Pêches et Océans Canada
1675, chemin Russell, porte 19
Case postale 8080
Ottawa, (Ontario)
Canada
K1G 3H6

Téléphone: (613) 998-4931
Télécopieur (613) 998-1217
Courriel : chs_sales@dfo-mpo.gc.ca
Internet : http://www.chs-shc.dfo-mpo.gc.ca

Bureau de distribution des cartes marines
Pêches et Océans Canada
Institut des Sciences de la mer
9860, chemin W. Saanich
Case postale 6000
Sidney, (Colombie-Britannique)
Canada
V8L 4B2

Téléphone: (250) 363-6358
Télécopieur : (250) 363-6841
Courriel : chartsales@pac.dfo-mpo.gc.ca
Internet: http://www.ios.bc.ca/ios/chs

❖ou visiter les site web du SHC :
www.charts.gc.ca
pour les adresses des fournisseurs ou tout autre renseignement

Nous tenons à souligner l'aide apportée par le Bureau hydrographique du Royaume Uni qui nous a fourni certains diagrammes des STM, qui font partie du Volume 7, ALRS, édition 1999/2000. Ces diagrammes ne sont utilisés que pour inclusion dans le manuel ARNM.

Il est interdit d'effectuer des copies, de vendre ou de distribuer ce matériel dont le droit de reproduction est réservé; ce droit s'applique à toutes les parties de ce matériel.

©Pêches et Océans Canada 2001
No de catalogue T51-5/2001F
ISBN 0-660-96460-0
Ottawa, Canada

❖**LA PRÉSENTE ÉDITION A ÉTÉ RÉVISÉE JUSQU'AU 31 JANVIER 2001 ET ANNULE ET REMPLACE TOUTES LES ÉDITIONS PRÉCÉDENTES.**

Faites parvenir au bureau régional le plus proche tel qu'indiqué à la fin de la partie 1 de la présente publication, toute demande de renseignements au sujet du contenu de la présente publication ou lui signaler tant les erreurs que les omissions.

Les renseignements contenus dans le présent volume sont regroupés en six parties :

1 **Avis (inclut préavis, légende, liste de fréquences et l'annuaire téléphonique et les adresses des SCTM)**
2 **Côte du Pacifique**
3 **Services du trafic maritime**
4 **Généralités**
5 **Environnement Canada**
6 **Système de navigation Loran-C**

❖La Partie 1 donne aux navigateurs des préavis sur les modifications projetées aux centres de Services de communications et de trafic maritime (SCTM) de la Garde côtière canadienne existants du Pêches et Océans Canada. De plus, cette partie inclut une légende pour les nomenclatures des centres, les fréquences de communications maritimes mobiles, de sécurité et de correspondance publique canadiennes et l'annuaire téléphonique/télécopieur/télex des centres SCTM ainsi que les adresses des bureaux régionaux.

❖La Partie 2 donne, sous forme de tableaux, des renseignements opérationnels détaillés sur les divers services disponibles dans chacune des régions en cause. Services des communications et de trafic maritimes assurant des services de communications et des services spéciaux continus, toute l'année, sauf indication contraire

❖La Partie 3 fournit une synthèse d'information sur les Services du trafic maritime.

La Partie 4 donne une description des divers services disponibles ainsi que des observations et des instructions générales sur leur utilisation. Elle comprend également les procédures de radiotéléphone à l'intention des navires dotés d'un radiotéléphone mais qui n'ont pas d'opérateur radio à bord. Il est essentiel d'utiliser les bonnes fréquences et de suivre les bonnes procédures afin de minimiser les retards et l'encombrement sur les canaux de communication.

La Partie 5 décrit les services de météorologie maritime d'Environnement Canada qui sont fournis par la Garde côtière canadienne.

La Partie 6 comprend de l'information, des figures, des tableaux et des cartes portant sur le système de navigation Loran-C.

La présente publication a pour but de présenter, sous un format pratique, des renseignements sur les services de radiocommunications et d'aides radio à la navigation assurés au Canada par le ministère des Pêches et Océans Canada ainsi que sur les installations radio des autres organismes du gouvernement qui contribuent à assurer la sécurité des navires dans les eaux canadiennes.

❖La présente publication paraît en deux volumes, l'un pour la côte de l'Atlantique, le golfe et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, l'est de l'Arctique (y compris la baie et le détroit d'Hudson) et les Grands Lacs (y compris le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal), l'autre pour la côte du Pacifique, l'Arctique de l'ouest et le bassin de l'Athabasca et du Mackenzie. Les deux editions sont aussi disponible en anglais.

Une édition complète paraît chaque année au mois d'avril. Les modifications, si elles s'imposent entre deux éditions, seront diffusées par radio (Avis à la navigation) et par la section III de l'édition mensuelle des «Avis aux navigateurs».

Toute station radio installée à bord d'un navire canadien, ou à bord d'un navire non canadien se livrant au cabotage au Canada, conformément au *Règlement technique sur les stations radio de navire*, doit avoir à son bord l'édition courante applicable de la publication «Aides radio à la navigation maritime».

❖TABLE DES MATIÈRES

	PAGE
PARTIE 1 – AVIS	
Préavis	1-1
Fréquence de communications maritimes mobiles de sécurité et de correspondance publique canadiennes	1-3
Information générale sur les nomenclatures des centres SCTM (inclut la légende)	1-4
Annuaire téléphonique, des adresses et d'autre information	1-5
PARTIE 2 – INFORMATION SUR LES INSTALLATIONS – Pacifique, l'Arctique de l'ouest et le bassin de l'Athabasca et du Mackenzie	
Centres SCTM	
Comox	2-1
Inuvik	2-5
Prince Rupert	2-9
Tofino	2-14
Vancouver	2-18
Victoria	2-19
Exploitation des ponts – Côte du Pacifique	2-23
Système des SCTM: Centres et sites – Région du Pacifique (carte)	2-24
Système des SCTM: Centres et sites – Arctique de l'ouest (carte)	2-25
Radiotéléphone VHF et MF (carte)	2-26
Aires de diffusion des AVNAVS – Région du Pacifique (carte)	2-27
Stations de radiophares à fonctionnement continu – Côte du Pacifique	2-28
Stations de radiophares à fonctionnement continu – Côte ouest des États-Unis	2-28
Balises radar (RACONS) – Côte du Pacifique	2-29
Balises radar (RACONS) – Arctique de l'ouest	2-31
Service Hydrographique du Canada	2-33
Système de positionnement global différentiel (DGPS) (tableau et carte)	2-33

PAGE

PARTIE 3 – SERVICES DU TRAFIC MARITIME (STM) – INFORMATION MARITIME

Avis à la navigation et Émission de renseignements récents 3-1

Ouest et l'Arctique de l'ouest du Canada 3-2
Responsabilités; Autorisations; Communications; Système commun de trafic maritime (CVTS) et cartes; Descriptions des zones; Applications aux zones; Exigences des Comptes rendus

Zones de STM - Secteurs et Limites, Identification et Fréquences; Points d'Appel; Cartes

Prince Rupert 3-14
Tofino 3-22
Vancouver 3-26

Procédures relatives aux avis de sécurité maritime du fleuve Mackenzie 3-36

PARTIE 4 – GÉNÉRALITÉS

Service téléphonique maritime 4-1
Généralités, conseils médicaux, comment effectuer et recevoir un appel téléphonique maritime.

Service de téléphone cellulaire (*16) - situations d'urgence maritime 4-2

Service de radiogoniométrie 4-2
Relèvements radiogoniométriques

Service NAVTEX de la Garde côtière canadienne (carte) 4-3

Plan de route et service d'alerte 4-5

Heures 4-5
Signaux horaires

Procédures en radiotéléphonie 4-6
Généralités, exemples illustrant la procédure à suivre, comment utilisez-vous votre radio maritime?, alphabet phonétique

Communications de Détresse 4-8
Signal d'Alarme, Signal/Appel/Message/Trafic/Procédure de Détresse

Communications d'Urgence 4-11
Signal/Appel d'Urgence

Communications de Sécurité 4-11
Signal/Appel/Message de Securité

Bassin hydrographique de l'Athabasca et du Mackenzie: utilisation de la fréquence 5803 kHz 4-12

SMDSM – Système mondial de détresse et de sécurité en mer au Canada (carte) 4-12

La recherche et le sauvetage dans les zones de compétence canadienne 4-15
Numéros de téléphone des Centres de coordination du Sauvetage (RCC), Garde côtière auxiliaire canadienne

PAGE

Service de messages des services de communications et de trafic maritimes 4-15
Tarifs des messages; messages sur les conditions météorologique, sur la pollution, relatifs à des conseils médicaux, sur la quarantaine, relatif au pilotage et message naval officiel

Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER) 4-17

Aides à la navigation 4-23
Positions, rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio, radiophares : à fonctionnement continu et d'étalonnage, balises radar (RACONS)

Inspection des appareils radio 4-24
Personne à contacter pour des inspections

Exigences de Transport Canada concernant les stations radio de navires 4-26
Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (sommaire des exigences)

Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio 4-28

Système mondial de diffusion des avertissements radio de navigation (NAVAREA) (carte) 4-29

PARTIE 5 – PROGRAMMES D'AVERTISSEMENT ET DE PRÉVISIONS MARITIMES ET DE GLACES D'ENVIRONNEMENT CANADA

Généralités 5-1

Tableau de décodage des MAFOR 5-2

Officiers météorologiques portuaires (OMP) 5-4

SADO Position des bouées fixes 5-5

Côte du Pacifique 5-6
Programme de prévisions et avertissements météorologiques maritimes, bulletins météorologiques, MAREP, positions des bouées, radio météo de Victoria Canada
Zones de prévisions maritimes – eaux du Pacifique (carte) 5-8
NAVTEX et prévisions maritimes, observations météo maritimes

Nord du Canada 5-13
Programme de prévisions et avertissements météorologiques maritimes, messages météo ou sur les glaces, produits disponibles par télécopie, bouées, radio météo Canada
Zones de prévisions maritimes – Carte du Nord du Canada 5-15
Prévisions maritimes, observations météorologiques maritimes

Service canadien des glaces (SCG) 5-19
Programme de prévision et avertissements sur les glaces, critères d'avertissement sur les glaces, rapports ou observations sur les glaces, cartes sur les glaces, balises pour les glaces, radio météo Canada
Cartes des zones glacielles du Canada 5-20
Bulletins sur les glaces, cartes sur les glaces, diffusion de fac-similé

Formulaire de suggestions/commentaires 5-24

PAGE

PARTIE 6 - SYSTÈME DE NAVIGATION LORAN-C

Description du système Loran - C
Couverture de la chaîne Loran-C; détails sur une chaîne; cartes; récepteur corrections en longitude et en latitude; avertissement concernant la navigation par points de route; information sur le statut; avis à la navigation (AVNAV) 6-1

Tableau 1 – Golfe de l'Alaska et **Tableau 2** – Côte ouest du Canada 6-3

Tableau 3 – Côte ouest des É.-U. et **Tableau 4** – Centre-nord des É.-U. 6-4

Convertisseurs de coordonnées Loran-C 6-4

Cartes Loran-C 6-7

RELEVÉ DES CORRECTIONS AUX
AIDES RADIO ÀLA NAVIGATION MARITIME (PACIFIQUE)
PAR LES AVIS AUX NAVIGATEURS PUBLIÉS MENSUELLEMENT (PARTIE III)

A. aux N. No.	Inséré par	A. aux N. No.	Inséré par	A. aux N. No.	Inséré par	A. aux N. No.	Inséré par	A. aux N. No.	Inséré par

PARTIE 1

AVIS

❖***PRÉAVIS***

Afin d'informer les navigateurs des projets de modification des installations existantes et d'établissement de nouvelles installations, nous donnons ci-après la liste des additions, suppressions et modifications d'installations qui relèvent du Pêches et Océans Canada. Toutefois, il est extrêmement difficile de prévoir la date d'entrée en vigueur des modifications et la date de mise en service de nouvelles installations dû à la difficulté d'obtenir des matériaux et de l'obligation d'obtenir les fonds nécessaires. Nous nous efforcerons d'annoncer les dates exactes à l'avance si possible. Dans chaque cas de modification d'installations et de mise en service de nouvelles installations, un Avis aux navigateurs sera publié.

1) ***Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)***

Mise en oeuvre de l'équipement VHF/ASN sur la côte du Pacifique

La Garde côtière canadienne a installé l'équipement VHF/appel sélectif numérique (ASN) dans les centres SCTM de Tofino et de Victoria. Les installations à Holberg, Eliza Dome et Mont Ozzard seront contrôlées à partir de Tofino. Le centre de Victoria contrôle les installations à Mont Helmcken, Mont Parke et Bowen Island. On prévoit établir dans les années à venir d'autres installations VHF/ASN aux centres SCTM de Prince Rupert et Comox. Les centres SCTM de la Garde côtière canadienne continueront d'assurer la veille de la voie 16 pour tous les appels de détresse, d'urgence et de sécurité et ce jusqu'au 1er février 2005.

Mise en oeuvre de l'équipement HF/ASN dans l'Arctique canadien

La Garde côtière canadienne, région du Centre et de l'Arctique va procéder à l'installation de l'équipement d'appel sélectif numérique sur hautes fréquences (HF/ASN) au Centre des SCTM d'Iqaluit, ainsi que d'un site de réception télécommandé d'Iqaluit à Resolute. Cette installation permettra d'assumer un service d'alerte HF/ASN continu, de même qu'un service de communications radiotéléphoniques et de diffusion par impression directe à bande étroite (IDBE) sur certaines fréquences sélectionnées dans les bandes 4, 6, 8, 12 et 16 MHz. Cet arrangement permettra de couvrir les eaux arctiques au-delà de 70° N et sera l'élément final de la mise en oeuvre du Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) dans l'Arctique canadien. Il est prévu que le système sera opérationnel à compter du 1er août 2000.

Le tableau ci-dessous énumère les fréquences radio qui seront utilisées afin de répondre aux besoins de la zone océanique SMDSM A-4:

Bande de fréquences	Fréquences d'alerte ASN	Fréquence de trafic de détresse/sécurité R/T	Fréquence IDBE
HF 4	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
HF 6	6312 kHz	6215 kHz	6268 kHz
HF 8	8414.5 kHz	8291 kHz	8376.5 kHz
HF12	12,577 kHz	12,290 kHz	12520 kHz
HF16	16,804.5 kHz	16,420 kHz	16695 kHz

2) ***Le service commercial de correspondance publique***

La cessation par la Garde côtière canadienne du service commercial de correspondance publique a commencé depuis le 31 décembre 1999, dans **certaines régions**, compte tenu de la demande et de l'existence d'autres services de remplacement.

IL CONVIENT DE SOULIGNER QUE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE VA CONTINUER D'ASSURER LES SERVICES DE SÉCURITÉ ET DE DÉTRESSE

---

3) *Système de navigation Loran-C*

(a) Avis de changement

La Garde côtière américaine a annoncé dans son édition de 1994 du *Federal Radio Navigation Plan*, qu'en raison de la diminution prévue de l'utilisation du Loran-C aux États-Unis, leur appui pour l'exploitation continue de ce système de navigation prendra fin dans le proche avenir. La Garde côtière canadienne évalue actuellement les répercussions de cette décision.

4) *Avis aux navigateurs – Services de communications et de trafic maritime*

Dans 2001, l'information contenue dans les Avis aux navigateurs, numéros 24, 25, 26 et 27 sera publiée **seulement** dans l'édition annuelle de l'ARNM, Partie 3 et cette information ne sera pas publiée que dans l'édition annuelle des l'Avis aux Navigateurs.

5) *Bassin de l'Athabasca et fleuve du Mackenzie*

(a) Procédures relatives aux avis de sécurité maritime du fleuve Mackenzie

Le sujet ci-dessus a été enlevé de la partie 3 de l'édition Atlantique, St-Laurent, Grands Lacs, Lac Winnipeg et l'Arctique-est à la partie 3 de l'édition Pacifique et l'Arctique-ouest.

(b) Bassin de l'Athabasca et fleuve du Mackenzie –utilisation de la fréquence 5803 kHz

Le sujet ci-dessus à été enlevé de la partie 2 de cette édition à Partie 4 sous la section : communications de détresse, d,urgence et de sécurité

6) *Le Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio) (Transports Canada)*

Les nouvelles exigences pour le sujet ci-dessus a été résumé à la partie 4.

FRÉQUENCES DE COMMUNICATIONS MARITIMES MOBILES DE SÉCURITÉ ET DE CORRESPONDANCE PUBLIQUE CANADIENNES

Les fréquences figurant sur la liste qui suit sont généralement employées par les navires dans les eaux canadiennes pour les communications entre navires et pour les communications navire-terre avec des Centres de Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) exploités par la Garde côtière canadienne.

La Partie 2 de la présente publication contient les nomenclatures des Centres de SCTM exploités par la Garde côtière canadienne, ainsi que le détail des services de communication et des services spéciaux assurés aux navires.

Fréquences		Voies	Type d'utilisation	❖Utilisation et remarques
kHz navire	kHz côte			
	490		F1B	Service NAVTEX (Français)
	518		F1B	Service NAVTEX (Anglais)
2040			J3E	Communications entre navires (navires autres que les bateaux de pêche et les remorqueurs)
2054	2054		J3E	Correspondance publique
2182	2182		H3E/J3E	Fréquence internationale de détresse et d'appel
2187.5	2187.5		G2B	Appels sélectifs numériques, appels de détresse, d'urgence et de sécurité
2318			J3E	Communications entre navires (bateaux de pêche)
2340	2458		J3E	Correspondance publique
2366			J3E	Communications entre navires (autres que les bateaux de pêche)
2638			J3E	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains)
2738	2530		J3E	Communications entre navires (fréquence partagée avec les navires américains)
4071	4363	403	J3E	Correspondance publique
4125	4125		J3E	Fréquence internationale de détresse et d'appel
5803	5803		J3E	Fréquence de détresse et d'appel (bassin intérieur de l'Athabaska et du Mackenzie)
6267	6318.5		F1B	Radiotélétype

Fréquences		Voies	Type d'utilisation	❖Utilisation et remarques
kHz navire	kHz côte			
156.25	156.25	05A	F3E	Services du trafic maritime
156.3		06	F3E	Communications entre navires (sécurité)
156.525	156.525	70	G2B	Appels sélectifs numériques, appels de détresse, d'urgence et de sécurité
156.55	156.55	11	F3E	Services du trafic maritime et Pilotage
156.575	156.575	71	F3E	Services du trafic maritime
156.6	156.6	12	F3E	Services du trafic maritime /Activités des ports/Pilotage
156.65	156.65	13	F3E	Communication de navigation entre passerelles
156.7	156.7	14	F3E	Services du trafic maritime /Activités des ports/Pilotage
156.725	156.725	74	F3E	Services du trafic maritime
156.8	156.8	16	F3E	Fréquence internationale de détresse et d'appel
	161.65	21B	F3E	Météo et Avis à la navigation
156.925	156.925	78A	F3E	Communications entre navires (bateaux de pêche)
157.100	157.100	22A	F3E	Communications entre les navires et la Garde côtière canadienne
157.3	161.9	26	F3E	Correspondance publique
157.225	161.825	84	F3E	Correspondance publique
	162.400	WX2	F3E	Météo et Avis à la navigation
	162.475	WX3	F3E	Météo et Avis à la navigation
	162.55	WX1	F3E	Météo et Avis à la navigation

Remarques concernant les VHF

(a) La lettre «A» après un numéro de voie signifie une exploitation simplex sur la fréquence d'émission de la station de navire.

(b) La lettre «B» après un numéro de voie signifie que les stations de navire reçoivent seulement, sur la fréquence d'émission supérieure de la station côtière.

INFORMATIONS GÉNÉRALES SUR LES NOMENCLATURES DES CENTRES SCTM

(1) Les fréquences comprises entre parenthèses sont en mégahertz. Les autres fréquences sont en kilohertz.

(2) **Les fréquences de réception indiquées en caractères gras indiquent que les centres des SCTM restent en permanence à l'écoute de ces fréquences.**

(3) Les régions numérotées qui sont mentionnées dans la colonne de remarque des centres assurant des services de communications et des services spéciaux apparaissent sur les cartes de prévisions météorologiques maritimes et sont décrites en détail dans l'article intitulé «Régions de prévisions météorologiques» dans la Partie 5.

(4) Les fréquences porteuses pour lesquelles les modes d'émission à bande latérale unique H3E et J3E sont indiqués dans les nomenclatures des centres SCTM sont désignées par les fréquences porteuses. Les fréquences assignées sont de 1,4 kHz plus élevées que les fréquences porteuses mentionnées. (Cette remarque s'applique également aux fréquences radiotéléphoniques moyennes et hautes qui sont énumérées dans la section portant sur les fréquences de sécurité et de communication des stations maritimes et mobiles canadiennes).

❖**Légende pour les nomenclatures des centres SCTM**

H3E	-	Bande latérale unique, onde porteuse complète (Radiotéléphonie)
J3C	-	Facsimilé par modulation de fréquence directe de la porteuse.
J3E	-	Bande latérale unique, onde porteuse supprimée (Radiotéléphonie)
BC	-	Messages
C	-	Radiophare à fonctionnement continu
CMB	-	Diffusion continue
DF	-	Radiogoniomètre
F1B	-	Radiotélétype
F3E	-	Téléphonie, modulation de fréquence
G3E	-	Téléphonie, modulation de fréquence (modulation de phase)
H+	-	Ce symbole suivi d'un numéro indique les minutes après l'heure.
ISMM	-	Identificateur d'appel sélectif du service mobile maritime
K	-	Radiophare d'étalonnage
SCTM	-	Services de communications et de trafic maritimes
HNP	-	Indique l'heure normale du Pacifique (8 heures de décalage avec UTC)
SC	-	Contrôle des navires (Opérations à la passerelle)
SS	-	Navire/Terre – c'est un indicateur pour les communications du navire à terre et de la terre au navire
TS	-	Signaux horaires
❖	-	Modification ou addition depuis la dernière édition complète.
*	-	L'astérisque indique que, sur cette fréquence, il est possible de raccorder les navires directement au réseau téléphonique commercial à terre.
#	-	Ce signe indique que les émissions sont faites simultanément sur les fréquences données.
UTC	-	Universel temps coordonné. (Le temps UTC est équivalent au temps TMG).
NAVTEX	-	Reference PARTIE 4 pour les codes d'identification NAVTEX

❖ ***ANNUAIRE TÉLÉPHONE/TÉLÉCOPIEUR/TÉLEX***

SERVICE	*TÉLÉPHONE*	*TÉLÉCOPIEUR*	*TÉLEX*	*INDICATIF DE RÉPONSE*
CENTRE DES SCTM				
COMOX, C.-B. (VAC)	(250) 339-3613	(250) 339-2372		
INUVIK, T.-N.-O. (VFA)	(867) 777-2667	(867) 777-2851		
PRINCE RUPERT, C.-B. (VAJ)	(250) 627-3081	(250) 627-3070		
TOFINO, C.-B. (VAE) STM RADIO	(250) 726-7777 (250) 726-7312	(250) 726-4474		
VANCOUVER, C.-B. (VAS)	(604) 775-8919	(604) 666-8453	043-52586	CGTC VAS VCR
VICTORIA, C.-B. (VAK)	(250) 363-6611	(250) 363-6556		
CVTS SECTEUR HAUTURIER				
VANCOUVER, C.-B.	(604) 666-6011	(604) 666-8453	04352586	CGTC VAS VCR
NORDREG CANADA				
Iqaluit, Nunavut	(867) 979-5724	(867) 979-4236	063-15529	NORDREG CDA
CENTRE DE COORDINATION DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE				
VICTORIA, C.-B	(250) 363-2333 1-800-567-5111		043-52586	

ADRESSE DES BUREAUX RÉGIONAUX - (pour la couverture de la côte Pacifique et de l'Arctique l'ouest)

Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritime
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Région du Pacifique
350-555, rue West Hastings
VANCOUVER, (C.-B.)
V6B 5G3

Téléphone: (604) 775-8853
Télécopieur : (604) 775-8827

*Surintendant régional
Services de communications et de trafic maritime
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Région du Centre et de l'Arctique
201, rue N. Front,
Suite 703
SARNIA, (Ont.)
N7T 8B1

Téléphone: (519) 383-1937
Télécopieur: (519) 383-1989

*Services bilingue disponibles

Centre des Services de communications et de trafic maritimes : **COMOX, COLOMBIE- BRITANNIQUE**

Indicatif d'appel: **VAC**

Installations situées à:

Alert Bay	50 35 12 N 126 55 28 W
Port Hardy	50 41 35 N 127 41 57 W
Comox	49 45 00 N 124 56 39 W
Mont Discovery	50 19 27 N 125 22 16 W
Cap Lazo	49 42 24 N 124 51 41 W
Île Texada	49 41 47 N 124 26 07 W

Pour les services radio veuillez adresser les appels à Comox radio Garde côtière.
Pour les services de trafic maritime veuillez adresser les appels à Comox trafic.

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations SCTM
Centre SCTM Comox
Case postale 220
Lazo, Colombie- Britannique
V0R 2K0

Numéros de téléphone :

(250) 339-3613	Surveillant – Opérations SCTM
(250) 339-2523	Agent responsable
(250) 339-0748	DMC – Secteur sud
(250) 974-5305	DMC – Secteur nord

Télécopieur: (250) 339-2372

ISMM: 00 316 0014

❖Services d'ASN disponibles dans 2001

❖**SCTM de Comox/VAC – Communications navire/terre:**

Sites:	**Voies:**	**Fréquences:**		**Remarques:**
		Émission:	**Réception:**	
Comox		2182H3E 2054J3E	**2182** **2054**	
Cap Lazo	**C6** **C26*** **C22A** C71			
Mont Discovery	**C16** **C84*** **C22A** C71			
Alert Bay	**C16** **C26*** **C22A** C71			
Port Hardy	**C16** **C26*** **C22A** C71			
Île Texada	**C16** **C84*** **C22A** C71			

SCTM Comox/VAC - Diffusions:

Heure HNP:	**Fréquences:**	**Contenu:**
0720	WX1 Île Texada Alert Bay WX3 Port Hardy C21B Mont Discovery Cap Lazo	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation (sécurité) • Avis à la navigation
1320	WX1 Île Texada Alert Bay WX3 Port Hardy C21B Mont Discovery Cap Lazo	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation (sécurité) • Avis à la navigation.
2020	WX1 Île Texada Alert Bay WX3 Port Hardy C21B Mont Discovery Cap Lazo	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation (sécurité) • Avis à la navigation.

SCTM Comox/VAC – Diffusions :

Heures HNP:	Fréquences:	Contenu:
Continu Nord	WX1 Alert Bay WX3 Port Hardy	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 5,6,11,12,13,14,15 **Rapports locaux et des phares:** 1. Île McInnes 2. Île Addenbroke 3. Île Egg 4. Île Pine 5. Pointe Scarlett 6. Pointe Pulteney 7. Pointe Chatham 8. Cap Scott 9. Quatsino ❖**Rapports météo automatisés :** 1. Île Fanny 2. Île Herbert 3. Pointe Cathedral 4. Cap St. James 5. Île Sartine 6. Île Solander **Rapports sur les bouées océaniques:** 1. Détroit d'Hecate sud 2. Pointe Chatham 3. Dellwood est 4. Sea Otter ouest 5. Brooks sud • Avis à la navigation (sécurité).
Continu Sud	WX1 Île Texada Ch21B Mont Discovery (Île Sonora) Cap Lazo	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 11,12 et 13. **Rapports locaux et des phares:** 1. Cap Lazo 2. Pointe Chatham 3. Cap Mudge 4. Île Chrome 5. Île Merry 6. Île Entrance ❖**Rapports météo automatisés:** 1. Île Fanny 2. Pointe Grief 3. Passage Sisters 4. Île Ballenas 5. Île Entrance **Rapports sur les bouées océaniques:** 1. Haut-fond Sentry 2. Banc Halibut • Avis à la navigation (sécurité)

Diffusion continue de messages par téléphone au (250) 339-0748 (région de Comox) et au (250) 974-5305 (région d'Alert Bay).

SCTM Comox/VAC – Listes du trafic:

Heures HNP:	Fréquences:	Sites:
0720	WX1 WX3 Ch21B	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Île Texada • Alert Bay • Port Hardy • Mont Discovery • Cap Lazo
1320	WX1 WX3 Ch21B	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Île Texada • Alert Bay • Port Hardy • Mont Discovery • Cap Lazo
2020	WX1 WX3 Ch21B	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Île Texada • Alert Bay • Port Hardy • Mont Discovery • Cap Lazo

Centre des Services de communications et de trafic maritimes: **INUVIK, TERRITOIRES DU NORD-OUEST**

Indicatif d'appel: **VFA**

❖**Installations situées à:**

Inuvik	68 19 26 N 133 35 00 W
Parson's Lake	68 53 50 N 133 56 13 W
Cambridge Bay	69 06 47 N 105 00 55 W
Kugluktuk	67 49 30 N 115 06 30 W
Hay River	60 50 00 N 115 47 00W
Lac Hart	60 44 42 N 116 30 16 W
Yellowknife	62 25 41 N 114 24 19 W

- **Pour les services radio veuillez adresser les appels Inuvik radio Garde côtière.**
- **N'est ouverte que pendant la saison de navigation (environ du 15 mai au 31 octobre).**
- **Accepte les messages adressés à NORDREG CANADA.**

Adresse postale :
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre SCTM d'Inuvik
Agent responsable – Opérations SCTM
Case postale 2659
Inuvik, T.N.-O.
X0E 0T0

Numéros de téléphone:
(867) 777-2667 Opérations SCTM
(867) 777-3625 Agent responsable

Télécopieur : (867) 777-2851

Courriel : VFA001@permafrost.com

ISSM: 00 316 0024

❖Services de SMDSM non disponibles à ce moment.

❖**SCTM Inuvik/VFA – Communications navire/terre:**

Sites	Voies:	Fréquences: Émission :	Réception:	Remarques:
Inuvik	 **403** **601** **826** **1214**	2182H3E 2558J3E 4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E 13116J3E	**2182** 2142* **4071*** **5803** 6218.6 **6200*** **8270*** **12269***	
Hay River	403 601 826	4363J3E 5803J3E 6218.6J3E 6501J3E 8794J3E	4071 **5803** 6218.6 6200 8270	
Lac Hart	**C16** **C26**			
Parson's Lake	**C16** **C26***			
Cambridge Bay	 **403**	2182H3E 2558J3E 4363J3E	**2182** 2142* **4071***	
Cambridge Bay	**C16** **C26***			
Kugluktuk	 **403**	2182H3E 2558J3E 4363J3E	**2182** 2142* **4071***	
Kugluktuk	**C16** **C26***			
Yellowknife	**C 16**			

❖**SCTM Inuvik/VFA – Diffusions:**

Heures UTC:	Fréquences:	Contenu:
0115	5803 kHz Inuvik 4363J3E Hay River Ch26 Parson's Lake Lac Hart	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumé technique pour les eaux de l'Arctique de l'ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves) • Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180) • Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110) • SADO – Météo, Bouées 45141 et 45150 • Prévisions pour le bassin du Mackenzie (Mackenzie/Strong Point, Liard à Fort Liard, Liard à l'embouchure de la Liard, Mackenzie à Fort Simpson, Mackenzie à Norman Wells, Mackenzie à Sans Sault, • Avis à la navigation (delta du Mackenzie, fleuve Mackenzie et Grand Lac des Esclaves)
0200	8456J3C	**RADIOTÉLÉCOPIEUR:** • Pronostic des vents maritimes (Cartes disponibles selon le secteur de navigation) • Analyse des glaces (Mi-juillet au 15 octobre) Golfe d'Amundsen vers le bassin St. Roch • Analyse des glaces – Mer de Beaufort/Côte de l'Alaska **Nota: Aussi disponible sur demande.**

❖**SCTM Inuvik/VFA – Diffusions:**

Heures UTC:	Fréquences:	Contenu:

0235	2558J3E
	Kugluktuk
	4363J3E
	Cambridge Bay
	6218.6J3E
	Inuvik
	C26
	Parson's Lake
	Cambridge Bay
	Kugluktuk
		RADIOTÉLÉPHONIE:
		• Résumé technique pour les eaux de l'Arctique de l'ouest
		• Prévisions maritimes pour les zones 111 à 121 inclusivement
		• Prévisions maritimes pour l'Alaska
		• Avis à la navigation
		  • Delta du Mackenzie
		  • Eaux canadiennes à l'ouest du point 90°W
		
		Nota: Conditions des glaces et prévisions disponibles sur demande.

1315	5803 J3E Inuvik 4363J3E Hay River C26 Parson's Lake Lac Hart	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumé technique pour les eaux de l'Arctique de l'ouest (si applicable pour la région du fleuve Mackenzie et du Grand Lac des Esclaves) • Prévisions maritimes pour le Grand Lac des Esclaves (zone 180) • Prévisions maritimes pour le fleuve Mackenzie (zone 110) • SADO – Météo, Bouées 45141 et 45150 • Prévisions pour le bassin du Mackenzie (Mackenzie/Strong Point, Liard à Fort Liard, Liard à l'embouchure de la Liard, Mackenzie à Fort Simpson, Mackenzie à Norman Wells, Mackenzie à Sans Sault, • Avis à la navigation (delta du Mackenzie, fleuve Mackenzie et Grand Lac des Esclaves).

1435	2558J3E
	Kugluktuk
	4363J3E
	Cambridge Bay
	6218.6J3E
	Inuvik
	C26
	Parson's Lake
	Cambridge Bay
	Kugluktuk
		RADIOTÉLÉPHONIE:
		• Résumé technique pour les eaux de l'Arctique de l'ouest.
		• Prévisions maritimes pour les zones 111à 121 inclusivement.
		• Prévisions maritimes pour l'Alaska.
		• Avis à la navigation
		  • Delta du Mackenzie
		  • Eaux canadiennes à l'ouest du point 90°W
		
		Nota: Conditions des glaces et prévisions disponibles sur demande.

1630	8456J3C	**RADIOTÉLÉCOPIEUR:** • Analyse de surface maritime (Cartes disponibles selon secteur de navigation) • Analyse des glaces - Golfe d'Amundsen vers le bassin St. Roch • Analyse des glaces – Mer de Beaufort/Côte de l'Alaska **Nota: Aussi disponibles sur demande.**

❖**SCTM Inuvik/VFA – Détails des diffusions par radiofacsimilé:**

Modulation: J3C (FM) Index de coopération: 576 Puissance : 1KW
Vitesse tambour : 120 rpm Fréquences: 8456.0 kHz, 8457.8 kHz (USB)

Nota: **Les zones comprises dans les messages de cartes varient selon les conditions des glaces et l'activité maritime. Toutes les cartes disponibles peuvent être transmises ou retransmises sur demande et selon leur**

❖**SCTM Inuvik/VFA – Listes de trafic :**

Heures UTC:	**Fréquences:**	**Sites:**
0115	4363J3E 5803J3E C26	• Hay River • Inuvik • Lac Hart Parson's Lake
0235	2558J3E 4363J3E 6218.6J3E C26	• Kugluktuk • Cambridge Bay • Inuvik • Cambridge Bay Kugluktuk Parson's Lake
1315	4363J3E 5803J3E C26	• Hay River • Inuvik • Lac Hart Parson's Lake
1435	2558J3E 4363J3E 6218.6J3E C26	• Kugluktuk • Cambridge Bay • Inuvik • Cambridge Bay Kugluktuk Parson's Lake

Centre des services des communications et de trafic maritimes:

PRINCE RUPERT, COLOMBIE- BRITANNIQUE

Indicatif d'appel: **VAJ**

❖**Installations situées à :**

Prince Rupert	54 17 51 N 130 25 06 W	Klemtu	52 34 45 N 128 33 45 W
Pointe Hunter	53 15 31 N 132 42 53 W	Mont Dent	55 12 57 N 129 59 18 W
Passage Barry	52 34 30 N 131 45 13 W	Mont Gil	53 15 46 N 129 11 42 W
Passage Rose	52 13 18 N 131 12 54 W	Mont Hays	54 17 12 N 130 18 49 W
Cumshewa	53 09 33 N 131 59 47 W	Havre Naden	53 57 18 N 132 56 30 W
Île Dundas	54 31 16 N 130 54 55 W	Passage Van	53 15 08 N 132 32 31 W
Kitimat	54 03 20 N 128 37 51 W	Île Calvert	51 35 21 N 128 00 43 W

- **Pour les services radio veuillez adresser les appels à Prince Rupert radio Garde côtière.**
- **Pour les services de trafic maritime veuillez acheminer les appels à Prince Rupert trafic.**

Adresse postale:
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Agent responsable – Opérations SCTM
Centre SCTM de Prince Rupert
Case postale 4444
Prince Rupert, Colombie-Britannique
V8J 4K2

Numéros de téléphone:
(250) 627-3081 Superviseur des opérations SCTM
(250) 627-3077 Agent responsable

❖**Télécopieur:**
(250) 627-3070 Opérations SCTM
(250) 627-3068 Agent responsable

ISMM : 00 316 0013

❖Services de SMDSM non disponibles à ce moment.

Service de consultation par radiogoniométrie VHF du centre des SCTM de Prince Rupert:

Un service de consultation par radiogoniométrie VHF est disponible pour les navires en difficulté à partir des récepteurs situés à Mont Hays, à l'île Dundas, à Cumshewa, au Passage Van, au Havre Naden, au Passage Barry, à Mt. Gil, Klemtu et à l'île Calvert. Une information de relèvement, de position ou de distance peut être fournie pour utilisation à la discrétion

❖**SCTM Prince Rupert/VAJ - Communications navire/terre:**

Sites:	**Voies:**	**Fréquences:** **Émission:**	**Réception:**	**Remarques:**
Prince Rupert		2182H3E 2054J3E 4125J3E	**2182** **2054** **4125**	
Pointe Hunter		2182H3E 2054J3E	**2182** **2054**	
Passage Barry	**C11** **C16** **C22A** **C26***	156.550	156.550	
Cumshewa	**C11** **C16** **C22A** **C84***	156.550	156.550	
Île Dundas	**C16** **C22A** **C71** **C84**	156.575	156.575	
Kitimat	**C11** **C16** **C22A**	156.550	156.550	
Klemtu	**C11** **C16** **C22A** **C84***	156.550	156.550	
Passage Rose	**C11** **C16** **C22A** **C26***	156.550	156.550	
Mont Dent	**C16** **C84***			
Mont Gil	**C11** **C16** **C22A** **C26***	156.550	156.550	
Mont Hays	**C16** **C22A** **C71** **C84***	156.575	156.575	
Naden Harbour	**C11** **C16** **C22A** **C71** **C84***	156.550 156.575	156.550 156.575	
Passage Van	**C11** **C16** **C22A** **C26***	156.550	156.550	
Île Calvert	**C11** **C16** **C22A** **C84***	156.550	156.550	

❖**SCTM Prince Rupert/VAJ – Diffusions :**

Heures HNP:	**Fréquences:**	**Contenu:**
0030	518F1B	**NAVTEX (D)** • Météo.
0430	518F1B	**NAVTEX (D)** • Météo
0505	2054J3E Prince Rupert Pointe Hunter	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 2,3,4,5,13,14,15,16,17 • **Rapports météo automatisés:** 1. Passage Grey 1. Île Lucy 1. Holland Rock 1. Île Bonilla 1. Flèche Rose 1. Kindakun Rock 1. Prince Rupert 8. Île Langara 8. Île Cumshewa 8. Cap St. James 8. Pointe Cathedral 8. Île Sartine 8. Île Herbert **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Nomad – nord 1. Nomad – centre 1. Entrée Dixon – ouest 1. Entrée Dixon – centre 1. Détroit d'Hecate nord 1. Détroit d'Hecate sud 7. Moresby ouest 7. Haut-fond Nanakwa 7. West Sea Otter 7. Moresby sud 7. East Dellwood • Avis à la navigation
0830	518F1B	**NAVTEX (D)** • AVNAVS
1105	2054J3E Prince Rupert Pointe Hunter	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 2,3,4,5,13,14,15,16,17 • **Rapports météo automatisés:** 1. Passage Grey 1. Île Lucy 1. Holland Rock 1. Île Bonilla 1. Flèche Rose 1. Kindakun Rock 1. Prince Rupert 8. Île Langara 8. Île Cumshewa 8. Cap St. James 8. Pointe Cathedral 8. Île Sartine 8. Île Herbert **Rapport sur les bouées océaniques :** 1. Nomad – nord 1. Nomad - centre 1. Entrée Dixon – ouest 1. Entrée Dixon – centre 1. Détroit d'Hecate – nord 1. Détroit d'Hecate – sud 7. Moresby ouest 7. Haut-fond Nanakwa 7. Sea Otter ouest 7. Moresby sud 7. Dellwood est • Avis à la navigation
1230	518F1B	**NAVTEX (D)** • Météo
1630	518F1B	**NAVTEX (D)** • Météo

❖**SCTM Prince Rupert/VAJ – Diffusions :**

Heures HNP:	**Fréquences:**	**Contenu:**
1705	2054J3E Prince Rupert Pointe Hunter	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 2,3,4,5,13,14,15,16,17 • **Rapports météo automatisés:** 1. Passage Grey 1. Île Lucy 1. Holland Rock 1. Île Bonilla 1. Flèche Rose 1. Kindakun Rock 1. Prince Rupert 8. Île Langara 8. Île Cumshewa 8. Cap St. James 8. Pointe Cathedral 8. Île Sartine 8. Île Herbert **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Nomad – nord 1. Nomad – centre 1. Entrée Dixon - ouest 1. Entrée Dixon - centre 1. Détroit d'Hecate nord 1. Détroit d'Hecate sud 7. Moresby ouest 7. Haut-fond Nanakwa 7. Sea Otter ouest 7. Moresby sud 7. Dellwood est • Avis à la navigation
2030	518F1B	**NAVTEX (D)** • Avis à la navigation
2305	2054J3E Prince Rupert Pointe Hunter	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 2,3,4,5,13,14,15,16,17 • **Rapports météo automatisés:** 1. Passage Grey 1. Île Lucy 1. Holland Rock 1. Île Bonilla 1. Flèche Rose 1. Kindakun Rock 1. Prince Rupert 8. Île Langara 8. île Cumshewa 8. Cap St. James 8. Pointe Cathedral 8. Île Sartine 8. Île Herbert **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Nomad - nord 1. Nomad - centre 1. Entrée Dixon – ouest 1. Entrée Dixon – centre 1. Détroit d'Hecate – nord 1. Détroit d'Hecate – Sud 7. Moresby ouest 7. Haut-fond Nanakwa 7. Sea Otter ouest 7. Moresby sud 7. Dellwood est • Avis à la navigation

❖**SCTM Prince Rupert/VAJ – Diffusions :**

Heures HNP:	**Fréquences:**	**Contenu:**
Continu	Ch21B Mont Hays Kitimat Mont Dent Flèche Rose WX1 Klemtu Passage Van WX2 Passage Barry Île Dundas Mont Gil Île Calvert WX3 Cumshewa Naden Harbour	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 2,3,4,5,13,14,15, 16,17. **Rapports météo locaux et rapports météo de phares :** 1. Île Green 8. Île Addenbroke 1. Île Triple 8. Île Egg 1. Île Bonilla 8. Île Pine 1. Île Langara 8. Cap Scott 1. Falaise Boat (Bluff) 8. Pointe Dryad 1. Île McInnes 8. Pointe Scarlett 1. Île Ivory **Rapports météo automatiques** 1. Passage Grey 8. Île Langara 1. Île Lucy 8. Île Cumshewa 1. Holland Rock 8. Cap St. James 1. Île Bonilla 8. Pointe Cathedral 1. Flèche Rose 8. Île Sartine 1. Kindakun Rock 8. Île Herbert 1. Prince Rupert 1. Nomad nord 7. Moresby ouest 1. Nomad centre 7. Haut-fond Nanakwa 1. Entrée Dixon – ouest 7. Sea Otter ouest 1. Entrée Dixon – centre 7. Moresby sud 1. Détroit d'Hecate – nord 7. Dellwood est 1. Détroit d'Hecate – sud • Avis à la navigation et avis aux pêcheurs et Listes de trafic

Information diffusée en continu disponible par téléphone à partir de Prince Rupert (250) 624-9009.

❖**SCTM Prince Rupert/VAJ – Listes de trafic:**

Heures HNP:	**Fréquences:**	**Sites:**
0505	2054J3E	Prince Rupert Pointe Hunter
1105	2054J3E	Prince Rupert Pointe Hunter
1705	2054J3E	Prince Rupert Pointe Hunter
2305	2054J3E	Prince Rupert Pointe Hunter

Centre des Services de communications et de trafic maritimes : **TOFINO, COLOMBIE- BRITANNIQUE**

Indicatif d'appel: **VAE**

Installations situées à :

Pointe Amphitrite	48 55 31 N 125 32 25 W
Eliza Dome	49 52 24 N 127 07 13 W
Mont Ozzard	48 57 33.8 N 125 29 29.9 W
Port Alberni	49 13 07 N 124 48 43 W
Pointe Estevan	49 22 59 N 126 32 00 W
Esperanza	49 50 32 N 126 48 22 W
Nootka	49 35 36 N 126 36 52 W
Holberg	50 38 24N 128 07 34 W

- **Pour les services radio, veuillez adresser les appels à Tofino radio Garde côtière.**
- **Pour les services de trafic maritime, veuillez adresser les appels à Tofino trafic.**

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre des SCTM de Tofino
Agent responsable - Opérations SCTM
B.P. 190
Ucluelet, Colombie-Britannique
V0R 3A0

Numéros de téléphone :	(250)726-7770	Demandes d'information générales
	(250)726-7312	Opérations SCTM (Radio)
	(250)726-7313	Agent responsable
	(250)726-7777	Opérations SCTM (STM)
Télécopieur:	(250)726-4474	Opérations SCTM
	(250)726-7234	Administration et services techniques.
ISSM :	00 316 0012	

❖Services de SMDSM ASN opérationnel sur l'essai.

❖**SCTM Tofino/VAE – Communications navire/terre:**

Sites:	Voies:	Fréquences: Émission:	Réception:	Remarques:
Pointe Amphitrite		2182H3E 2054J3E 2458J3E 4125J3E	**2182** **2054** **2340*** **4125**	
Eliza Dome	**C16** **C22A** **C26** **C74**			
Mont Ozzard	**C16** **C22A** **C26** **C74** **C84***			
Port Alberni	**C16** **C22A** **C26** **C74**			
Pointe Estevan	**C16** **C22A**			
Nootka	**C16** **C22A** **C74** **C84**			
Esperanza	**C16** **C22A**			
Holberg	**C16** **C22A** **C26** **C74**			

❖**SCTM Tofino/VAE – Diffusions :**

Heures HNP:	Fréquences:	Contenu:
0110	518F1B	**NAVTEX (H)** • Avis à la navigation : météo, rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques
0450	2054J3E Pointe Amphitrite Ch21B Esperanza Mont Ozzard Holberg WX1 Eliza Dome WX2 Port Alberni Nootka WX3 Pointe Estevan	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 8,7,6,13,5,14,1 **Rapports météo automatisés:** 1. Cap St. James 5. Île Solander 1. Pointe Cathedral 5. Pointe Sheringham 1. Île Herbert 5. Race Rocks 1. Île Sartine 5. Île Discovery **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Sea Otter ouest 1. Dellwood est 1. Brooks sud 1. La Perouse • Avis à la navigation (sécurité)
0510	518F1B	**NAVTEX (H)** • Météo: Résumé et prévisions maritimes pour les zones 11,10,9,8,12, 13,6,7,1 rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques.

❖**SCTM Tofino/VAE – Diffusions :**

Heures HNP:	Fréquences:	Contenu:
0910	518F1B	• **NAVTEX (H)** Météo: Prévisions pour le secteur hauturier du nord-est du Pacifique, rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques
1050	2054J3E Pointe Amphitrite C21B Esperanza Mont Ozzard Holberg WX1 Eliza Dome WX2 Port Alberni Nootka WX3 Pointe Estevan	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 8,7,6,13,5,14,1 **Rapports météo automatisés:** 1. Cap St. James 5. Île Solander 2. Pointe Cathedral 6. Pointe Sheringham 3. Île Herbert 7. Race Rocks 4. Île Sartine 8. Île Discovery **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Sea Otter ouest 2. Dellwood est 3. Brooks sud 4. La Perouse • Avis à la navigation (sécurité)
1310	518F1B	**NAVTEX (H)** • Avis à la navigation • Météo: Rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques
1650	2054J3E Pointe Amphitrite Ch21B Esperanza Mont Ozzard Holberg WX1 Eliza Dome WX2 Port Alberni Nootka WX3 Pointe Estevan	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 8,7,6,13,5,14,1 **Rapports météo automatisés:** 1. Cap St. James 5. Île Solander 2. Pointe Cathedral 6. Pointe Sheringham 3. Île Herbert 7. Race Rocks 4. Île Sartine 8. Île Discovery **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Sea Otter ouest 2. Dellwood est 3. Brooks sud 4. La Perouse • Avis à la navigation (sécurité)
1710	518F1B	**NAVTEX (H)** • Météo: Résumé et prévisions maritimes pour les zones 11,10,9, 8,12,13,6,7 rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques.
2110	518F1B	**NAVTEX (H)** • Météo: Prévisions sur le secteur hauturier du nord-est du Pacifique, rapports automatisés, rapports sur les bouées océaniques

❖**SCTM de Tofino/VAE – Diffusions :**

Heures HNP:	**Fréquences:**	**Contenu:**
2250	2054J3E Pointe Amphitrite Ch21B Esperanza Mont Ozzard Holberg WX1 Eliza Dome WX2 Port Alberni Nootka WX3 Pointe Estevan	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 8,7,6,13,5,14,1 **Rapports météo automatisés:** 1. Cap St. James 1. Pointe Cathedral 1. Île Herbert 4. Île Sartine 5. Île Solander 5. Pointe Sheringham 5. Race Rocks 5. Île Discovery **Rapport sur les bouées océaniques :** 1. Sea Otter ouest 1. Dellwood est 1. Brooks sud 1. La Perouse • Avis à la navigation (sécurité)
Continu **Interruption pendant la diffusion de messages en direct**	Ch21B Mont Ozzard Esperanza Holberg WX1 Eliza Dome WX2 Port Alberni Nootka WX3 Pointe Estevan	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 8,7,6,13,5,14,1 **Rapports météo automatisés:** 1. Cap St. James 1. Pointe Cathedral 1. Île Herbert 1. Île Helmcken 1. Île Sartine 6. Île Solander 6. Pointe Sheringham 6. Race Rocks 6. Île Discovery **Rapport sur les bouées océaniques:** 1. Sea Otter ouest 1. Dellwood est 1. Brooks sud 1. La Perouse **Rapports météo locaux et rapports de phares :** 1. Île Trial 1. Pointe Carmanah 1. Pointe Pachena 1. Cap Beale 1. Pointe Amphitrite 1. Île Lennard 1. Pointe Estevan 1. Nootka 1. Quatsino 10. Cap Scott 11. Pointe Pulteney 12. Pointe Scarlett 13. Île Pine 14. Île Egg 15. Addenbroke 16. Dryad 17. Falaise Boat (Bluff) 18. Ivory 19. McInnes • Eaux côtières de l'ouest de l'état de Washington. • Avis à la navigation (sécurité)

Information diffusée en continu disponible par téléphone au (250) 726-3415

❖**SCTM Tofino/VAE – Listes de trafic :** Ce service plus disponible.

Centre des Services de communications et de trafic maritimes: **VANCOUVER, COLOMBIE- BRITANNIQUE**

Indicatif d'appel: **VAS**

Installations situées à :

Vancouver	49 17 05 N 123 06 44 W
Pointe Watts, Baie Howe	49 38 54 N 123 12 36 W

Pour les services radio veuillez adresser les appels à Vancouver Radio garde côtière.
Pour les services de trafic maritime veuillez adresser les appels à Vancouver trafic .

Adresse postale:

Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre SCTM de Vancouver
Agent responsable – Opérations SCTM
2380 – 555 West Hastings Street
Vancouver, Colombie-Britannique
V6B 5G3

❖**Numéros de téléphone:**	(604) 666-6011	Centres des maritimes régional de l'information
	(604) 666-1004	Agent responsable
	(604) 666-1003	Administration
	(604) 775-8919	Surveillant de quart/Centre des opérations SCTM
Numéro de télex :	043-52586	CGTC VAS VCR
Télécopieur:	(604) 666-8453	
❖**Courriel :**	MCTSRMIC@ATTMAIL.COM	
ISMM :	00 316 0010	

❖Services de SMDSM non disponibles à ce moment.

SCTM Vancouver/VAS - Communications navire/terre:

Sites:	**Voies :**	**Fréquences :**		**Remarques:**
		Émission :	**Réception :**	
Vancouver	**C12** **C16** **C22A** **C26***			
Pointe Watts, Baie Howe	**C12** **C16** **C22A** **C26***			

Centre des Services de communications et de trafic maritime : **VICTORIA, COLOMBIE- BRITANNIQUE**

Indicatif d'appel: **VAK**

Installations situées à :

Île Lulu 123 07 15 W	49 10 30 N
Île Bowen 123 23 13 W	49 20 41 N
Mont Parke 123 17 41 W	48 50 23 N
Mont Newton 123 26 35 W	48 36 48 N
Mont Helmcken 123 34 17 W	48 24 07 N

Pour les services radio veuillez adresser les appels à Victoria radio Garde côtière.
Pour les services de trafic maritime veuillez acheminer les appels à Victoria trafic.

Adresse postale:

Pêches et des Océans Canada
Garde côtière canadienne
Centre SCTM de Victoria
Agent responsable des opérations (activités) SCTM
Institute of Ocean Sciences
Case postale 6000
9860 West Saanich Road
Sidney, Colombie-Britannique
V8L 4B2

Numéros de téléphone :

(250) 363-6818	Agent responsable
(250) 363-6836	Administration
(250) 363-6333	Surveillant de quart
(250) 363-6611	Opérations

Télécopieur: (250) 363-6556

ISMM: 00 316 0011

❖Services de SMDSM ASN opérationnel sur l'essai.

SCTM de Victoria/VAK – Communications navire/terre:

Sites:	Voies:	Fréquences: Émission:	Réception:	Remarques:
Île Lulu	**C16** **C26*** **C22A** **C74**			
Île Bowen	**C11** **C16** **C22A** **C74** **C84***			
Mont Parke	**C11** **C16** **C22A** **C26*** **C74**			
❖Mont Newton	**C11** **C16** **C22A** **C84***			
Mont Helmcken	**C11** **C16** **C22A** **C84***			

SCTM Victoria/VAK - Diffusions:

Heures HNP:	Fréquences :	Contenu:
0710	C21B Mont Parke WX3 Île Bowen Mont Helmcken	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation pour les zones 1, 2, 3, 4, 7, 8.
1310	C21B Mont Parke WX3 Île Bowen Mont Helmcken	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation pour les zones 1, 2, 3, 4, 7, 8
2110	C21B Mont Parke WX3 Île Bowen Mont Helmcken	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Avis à la navigation pour les zones 1, 2, 3, 4, 7, 8

SCTM Victoria/VAK - Diffusions:

Heures HNP:	Fréquences:	Contenu:
Continu **Sauf pendant la diffusion de messages en direct à 0710,1310 et 2110.**	C21B Mont Parke WX3 Île Bowen	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 6,7,8,9,10,11 **Rapports météo de phares :** 1. Île Chrome 1. Pointe Carmanah 1. Île Merry 1. Pointe Pachena 1. Île Entrance 6. Cap Beale 6. Pointe Amphitrite 6. Île Lennard 6. Île Trial 6. Pointe Estevan **Rapports météo automatisés:** 1. Pointe Sheringham 1. Race Rocks 1. Victoria/Pointe Gonzales 1. Île Discovery 1. Récif Kelp (Kelp Reef) 1. Île Saturna 1. Sandheads 8. Pointe Atkinson 8. Pam Rocks 8. Île Entrance 8. Île Ballenas 8. Îlot Sisters (Islet) 8. Pointe Grief **Rapport sur les bouees oceaniques :** 1. Banc Halibut **Rapports météo locaux :** 1. Jericho 2. Tsawwassen • Rapports MAREP (quand ils sont disponibles). • Avis de sécurité à la navigation pour les zones 1,2,3,4
Continu **Sauf pendant la diffusion demessages en direct à 0710,1310 et 2110.**	WX3 Mont Helmcken.	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Résumés et prévisions maritimes pour les zones 6,7,8,9,10,11 et pour les eaux intérieures allant de Cap Flattery jusqu'à l'embouchure du fleuve Columbia de là sur une distance de 60 milles, de l'île Camano jusqu'à la Pointe Roberts, au détroit de Puget et au canal Hood. **Ra** 1. Pointe Sheringham 1. Race Rocks 1. Victoria/Pointe Gonzales 4. Récif Kelp 4. Île Saturna 4. Sandheads **Ra** 1. Pointe Estevan 1. Île Lennard 1. Pointe Amphitrite 1. Cap Bealet 5. Pointe Pachena 5. Pointe Carmanah 5. Île Trial **Ra** 1. Banc La Perouse **Rapport sur les bouées des É.-U.:** 1. Cap Flattery 2. Île Smith • Rapports MAREP (quand ils sont disponibles). • Avis de sécurité à la navigation pour les zones 3,4,7,8.

❖**Information diffusée en continu disponible par téléphone pour l'Île Bowen et le mont Parke au (604) 666-3655 ou (250) 363-6492.**
❖**Information diffusée en continu disponible par téléphone pour le Mont Helmcken au (250) 363-6880.**

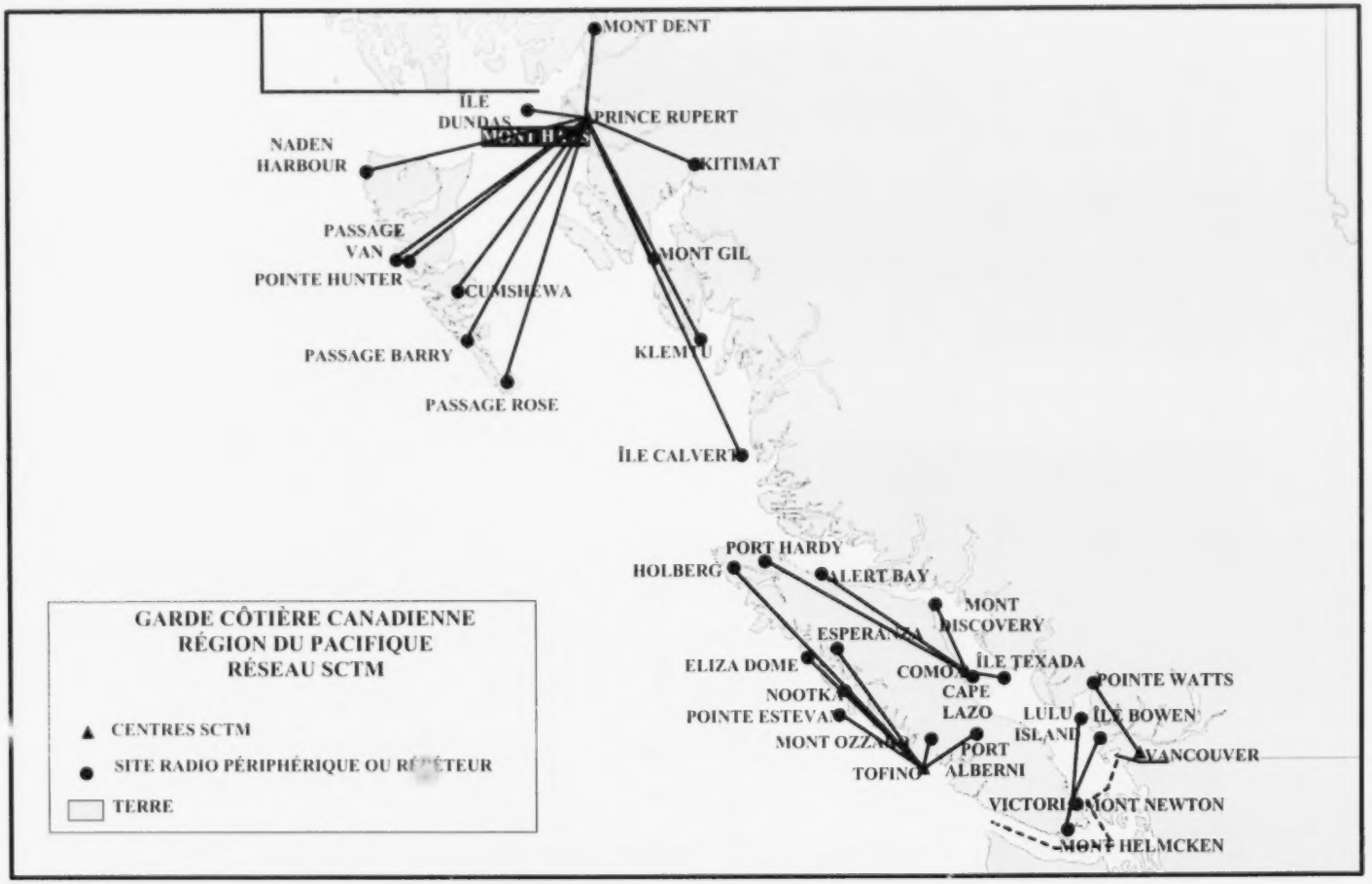
SCTM Victoria/VAK – Listes de trafic :

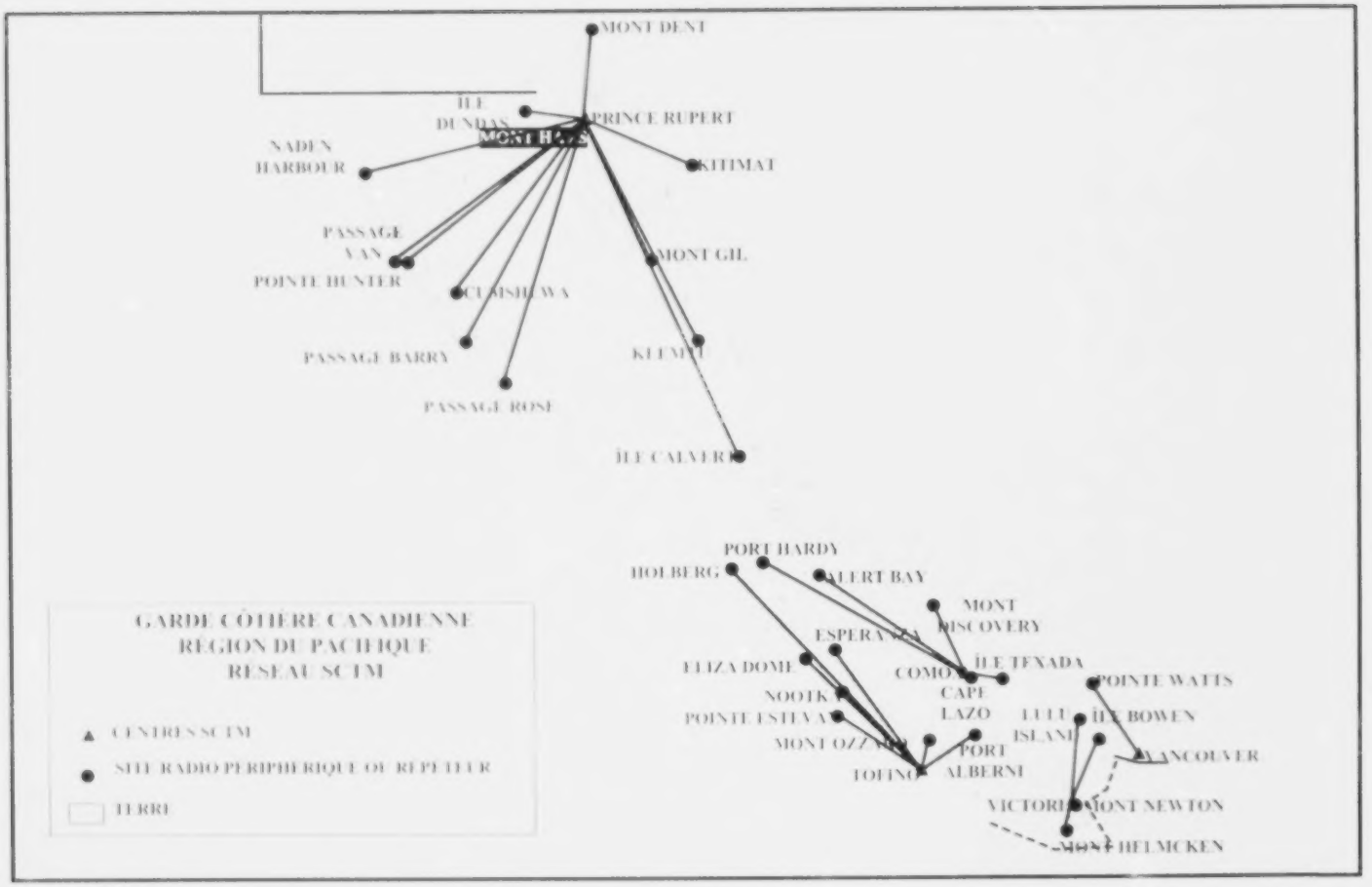
Heures HNP:	Fréquences:	Sites:
0710	C21B WX3	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Mont Parke • Île Bowen Mont Helmcken
1310	C21B WX3	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Mont Parke • Île Bowen Mont Helmcken
2110	C21B WX3	**RADIOTÉLÉPHONIE:** • Mont Parke • Île Bowen Mont Helmcken

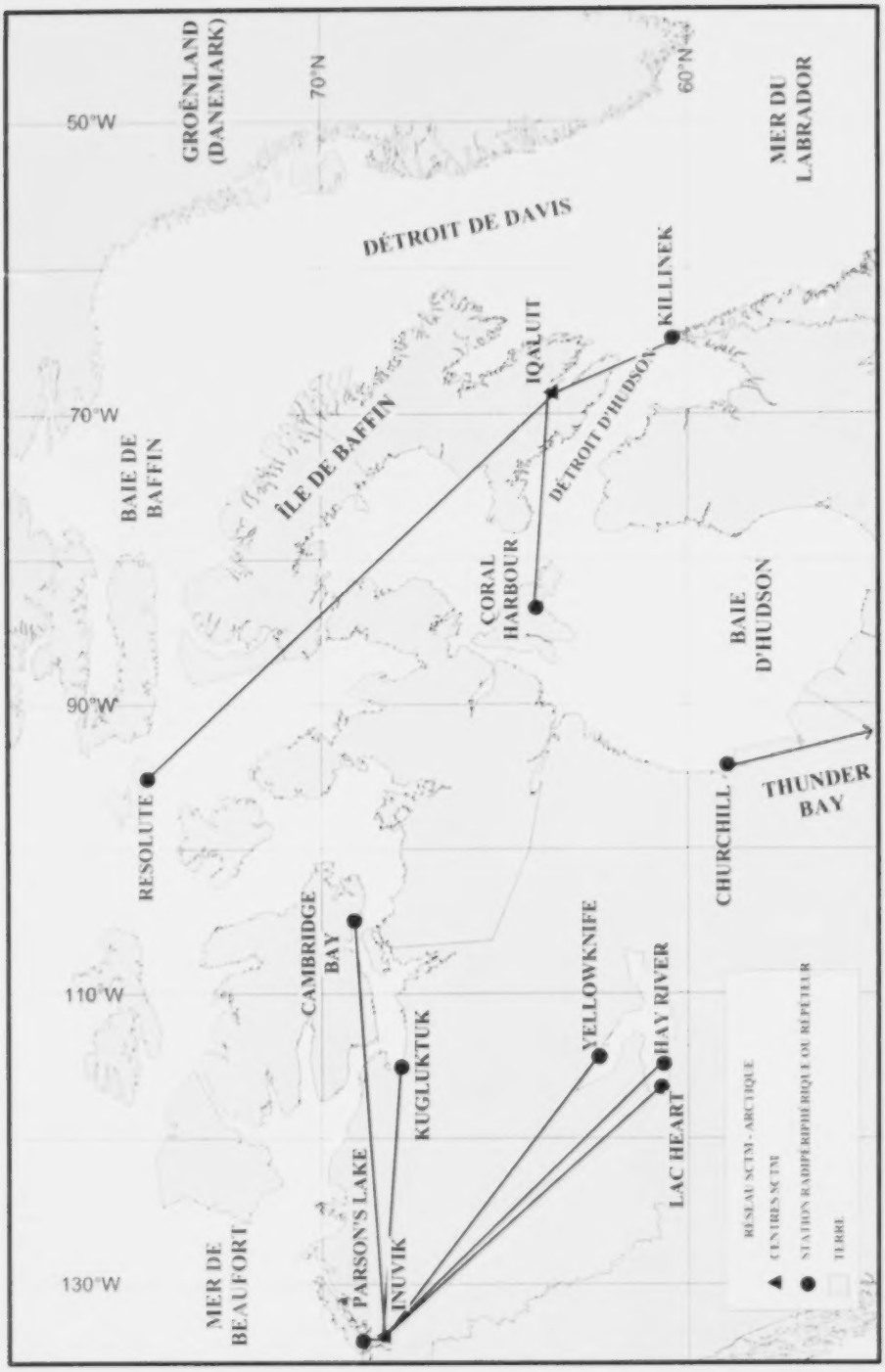
EXPLOITATION DES PONTS – CÔTE DU PACIFIQUE

1 Nom Coordonnées Indicatif d'appel	2 Catégorie de service	3 Voie	4 Remarques
PONT DE LA RUE JOHNSON **PONT VICTORIA** 48 25 40 N 123 21 52 W VAH20	SC	12	Exploité par la ville de Victoria, C.-B. uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
MARPOLE **PONT FERROVIAIRE, C.-B.** 49 12 00 N 123 07 31 W VGC248	SC	16 74 6 8	Exploité par Canadien Pacifique Limitée. Nota : Exploité de 0730 à 1500 heure locale.
NEW WESTMINSTER **PONT FERROVIAIRE, C.-B.** 49 12 32 N 122 53 25 W XLZ35	SC	16 11 12 74	Exploité par le ministère des travaux publics uniquement pour le contrôle du trafic maritime.
QUEENSBORO **PONT FERROVIAIRE, C.-B.** 49 11 51 N 122 55 23 W XJJ62	SC	16 74 6 8	Exploité par la Southern Railway of British Columbia Limited.
SECOND NARROWS **PONT FERROVIAIRE** 49 17 42 N 123 01 27 W CJU52	SC	12	Exploité par la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada uniquement pour le contrôle du trafic maritime.

carte 1


MONT DENT
ÎLE DUNDAS
PRINCE RUPERT
NADEN HARBOUR
KITIMAT
PASSAGE VAN
POINTE HUNTER
MONT GIL
CUMISHEWA
PASSAGE BARRY
KLEMTU
PASSAGE ROSE
ÎLE CALVERT
PORT HARDY
HOLBERG
ALERT BAY
MONT DISCOVERY
ESPERANZA
ELIZA DOME
COMOX
ÎLE TEXADA
POINTE WATTS
NOOTKA
CAPE LAZO
POINTE ESTEVAN
LULU ISLAND
ÎLE BOWEN
MONT OZZARD
PORT ALBERNI
TOFINO
VANCOUVER
VICTORIA
MONT NEWTON
MONT HELMCKEN
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
RÉGION DU PACIFIQUE
RÉSEAU SCTM
CENTRES SCTM
SITE RADIO PÉRIPHÉRIQUE OU RÉPÉTEUR
TERRE


MONT DENT
ÎLE DUNDAS
PRINCE RUPERT
NADEN HARBOUR
KITIMAT
PASSAGE VAN
POINTE HUNTER
MONT GIL
CLAMSHELL WA
PASSAGE BARRY
KEEMTL
PASSAGE ROSE
ÎLE CALVERT
PORT HARDY
HOLBERG
ALERT BAY
MONT DISCOVERY
ESPERANZA
ELIZA DOME
COMOX
ÎLE TEXADA
POINTE WATTS
NOOTKA
CAPE LAZO
POINTE ESTEVAN
ÎLE BOWEN
ISLAND
MONT OZZARD
PORT ALBERNI
TOFINO
VANCOUVER
VICTORIA
MONT NEWTON
MONT HELMCKEN
GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
RÉGION DU PACIFIQUE
RÉSEAU SCTM
CENTRES SCTM
SITE RADIO PÉRIPHÉRIQUE OU RÉPÉTITEUR
TERRE


GROËNLAND (DANEMARK)
70°N
60°N
50°W
MER DU LABRADOR
DÉTROIT DE DAVIS
KILLINEK
IQALUIT
70°W
ÎLE DE BAFFIN
BAIE DE BAFFIN
DÉTROIT D'HUDSON
CORAL HARBOUR
BAIE D'HUDSON
90°W
RESOLUTE
CHURCHILL
THUNDER BAY
CAMBRIDGE BAY
YELLOWKNIFE
HAY RIVER
110°W
KUGLUKTUK
LAC HEART
PARSON'S LAKE
INUVIK
130°W
MER DE BEAUFORT
RÉSEAU SCTM - ARCTIQUE
CENTRE SCTM
STATION RADIOÉLECTRIQUE OU RÉPÉTEUR
TERRE

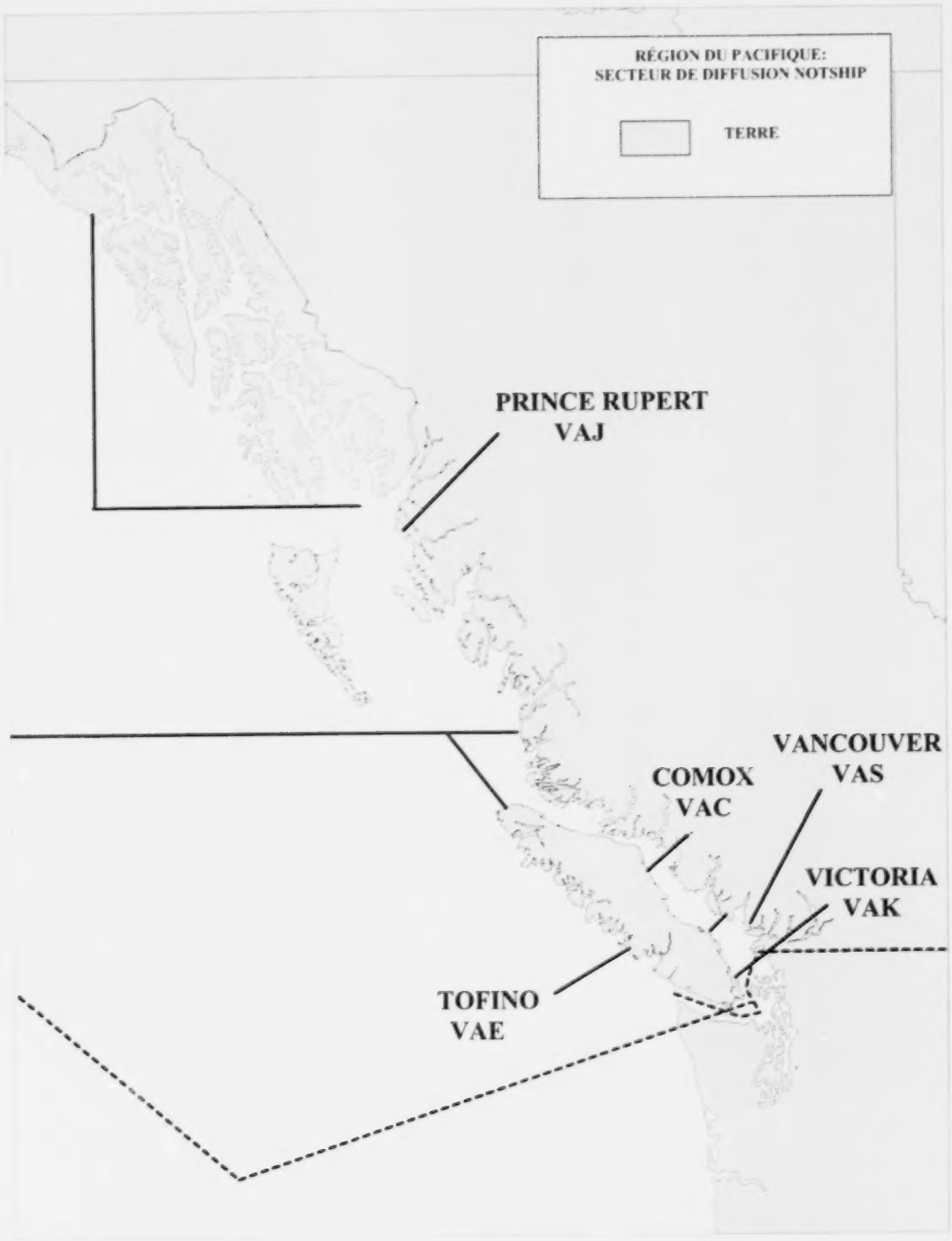
carte 2

carte 3

NOTE: Les zones de couverture radio indiquées sur la carte sont fondées sur des projections théoriques.

carte 3

NOTE: Les zones de couverture radio indiquées sur la carte sont fondées sur des projections théoriques.


RÉGION DU PACIFIQUE:
SECTEUR DE DIFFUSION NOTSHIP
TERRE
PRINCE RUPERT
VAJ
VANCOUVER
VAS
COMOX
VAC
VICTORIA
VAK
TOFINO
VAE

carte 4

STATIONS DE RADIOPHARE – CÔTE DU PACIFIQUE
RADIOPHARES À FONCTIONNEMENT CONTINU
(toutes les stations situées à Colombie-Britannique)

1 Nom et Emplacement	2 Fréquence	3 Portée en milles marins	4 Identification composée d'une, deux ou trois lettres	5 Remarques
ACTIVE PASS 48 52 26 N 123 17 23 W	378	50	.- .--. (A P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter d'une réfraction côtière. (NAVCAN)
CAP SCOTT 50 46.9 N 128 25.6 W	353	75	--.. . ... (Z E S)	Fonctionne à longueur d'année.
ÎLE MCINNES 52 15 42 N 128 43 18 W	388	100	-- ... (M S)	Fonctionne à longueur d'année. (NAVCAN)
MASSETT 54 01 54 N 132 07 38 W	278	25	.---- ..- (I U)	
POINTE DEAD TREE 53 21 01 N 131 56 23 W	248	25	--.. (Z)	Fonctionne à longueur d'année. (NAVCAN)
POINTE ESTEVAN 49 22 59 N 126 32 38.5 W	373	125	. .--. (E P)	Fonctionne à longueur d'année. (MDN)
PRINCE RUPERT 54 15 49 N 130 25 20 W	218	100	.--. .-. (P R)	Fonctionne à longueur d'année. (NAVCAN)
SANDSPIT* 53 11 48 N 131 46 33 W	368	75	--.. .--. (Z P)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAVCAN)
TOFINO 49 02 54 N 125 42 16 W	359	50	-.-- .- --.. (Y A Z)	Fonctionne à longueur d'année. Mise en garde : une erreur de relèvement pourrait résulter de la réfraction côtière. (NAVCAN)

***Nota :** La radiobalise de Sandspit exploitée par NavCan sur 368 kHz n'est pas la même que celle utilisée pour le DGPS.

STATIONS DE RADIOPHARE - CÔTE OUEST DES ÉTATS-UNIS

1 Nom et Emplacement	2 Fréquence	3 Portée en milles marins	4 Identification composée d'une, deux ou trois lettres	5 Remarques
EDIZ HOOK, WA. 48 08 25 N 123 24 04 W	317	20	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) – CÔTE DU PACIFIQUE
(toutes les stations situées à Colombie-Britannique exclus Juan de Fuca)

1 Nom et Emplacement	2 Portée en milles marins	3 Arc Degrés	4 Identification	5 Remarques
APPROCHE DE VANCOUVER **BOUÉE LUMINEUSE "QA"** 49 16 35N 123 19 13.5W	3/10	360	--. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
BANC ALEXANDRA **BOUÉE LUMINEUSE DE BIFURCATION DAX** 54 14 08.7N 130 33 56.7W	10	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
BANC ROBERTS 49 05 15.7N 123 18 36.9W	2	360	-. (N)	Fonctionne à longueur d'année.
BANC ROBERTS **BOUÉE LUMINEUSE "TA"** 49 04 25.4N 123 22 50.7W	15	360	--- (O)	Saison de navigation seulement.
BILLARD ROCK **BOUÉE À SIFFLET "M3"** **QUATSINO SOUND** 50 25 47.2N 127 57 47.7W	10	360	--. (G)	Fonctionne à longueur d'année.
BUTTERWORTH ROCKS 54 14 08N 130 58 30W	8	360	-..- (X)	Fonctionne à longueur d'année.
CANOE PASS **BOUÉE LUMINEUSE ET À CLOCHE "T14"** 49 02 17.4N 123 15 22.7W	4/15	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
FLÈCHE ROSE 54 11 12.5N 131 38 43W	10	360	..- (U)	Fonctionne à longueur d'année.
HANMER ROCKS **PASSAGE BROWNS** 54 19 26.5N 130 49 20.3W	10	360	-- (M)	Fonctionne à longueur d'année.
HAUT-FOND STENHOUSE, **BOUÉE LUMINEUSE ET À SIFFLET "D59"** 54 20 07N 130 56 03W	8	360	-.-. (C)	Fonctionne à longueur d'année.
HAVRE DE VICTORIA **BOUÉE LUMINEUSE "VH"** 48 22 32N 123 23 29W	8	360	..-. (F)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) – CÔTE DU PACIFIQUE
(toutes les stations situées à Colombie-Britannique exclus Juan de Fuca)

1 Nom et Emplacement	2 Portée en milles marins	3 Arc Degrés	4 Identification	5 Remarques
52 56 31N 129 36 43W	8	360	–.- (Q)	Fonctionne à longueur d'année.
JUAN DE FUCA **BOUÉE LUMINEUSE "J"** **DE SÉPARATION DU** **TRAFIC, ÉTATS-UNIS** 48 29 14 N 124 43 39W	8	360	--- (O)	Fonctionne à longueur d'année.
PASSAGE BURRARD **BOUÉE LUMINEUSE "QB"** 49 19 02.5N 123 12 00 W	8	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
PASSAGE ESPERANZA **BOUÉE LUMINEUSE ET À** **SIFFLET MD** 49 47 07 N 127 02 48 W	8	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
POINTE LAWN **RADIOPHARE** **D'ALIGNEMENT** 53 25 29.7N 13154 50.2W	10	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
ROSENFELD ROCK **BOUÉE LUMINEUSE "U59"** 48 48 12N 123 01 34W	10	360	..- (U)	Fonctionne à longueur d'année.
SEAL ROCKS 54 00 00N 130 47 26W	10/20	360	... (S)	Fonctionne à longueur d'année.
SEAPOOL ROCKS **BOUÉE LUMINEUSE ET À** **SIFFLET "Y49"** 48 48 54N 125 12 14W	8	360	-.- (K)	Fonctionne à longueur d'année.
THRASHER ROCK 49 09 00.5N 123 38 25W	8	360	-..- (X)	Fonctionne à longueur d'année.

BALISES RADAR (RACONS) – ARCTIQUE DE L'OUEST
(toutes les stations situées à T.-N.-O.)

1 Nom et Emplacement	2 Portée en milles marins	3 Arc Degrés	4 Identification.	5 Remarques
BALISE RADAR DE DÉLIMITATION 69 38 06N 140 59 06W	10	360	-.- (K)	Saison de navigation seulement.
CAP DALHOUSIE 70 16 05N 129 42 36W	5	360	--. (G)	Saison de navigation seulement.
COLLINSON HEAD 69 34 30N 138 51 34W	10	360	--. (G)	Saison de navigation seulement.
ÎLE HARDISTY 61 43 52N 114 34 36W	10	360	--. (G)	Saison de navigation seulement.
ÎLE PELLY 69 37 54N 135 29 00W	5	360	--.. (Z)	Saison de navigation seulement.
ÎLE PULLEN 69 46 28N 134 24 40W	20	360	--..- (U)	Saison de navigation seulement.
ÎLE RELIEF 70 08 45N 130 49 30W	20	210	--.. (Z)	Saison de navigation seulement.
ÎLE TUKTOYAKTUK RADIOPHARE D'ALIGNEMENT 69 27 21N 132 59 49W	5	360	-.-. (C)	Saison de navigation seulement.
ÎLES BAILLE 70 38 16.5N 128 15 46.6W	20	360	-.- (K)	Saison de navigation seulement.
ÎLES PILOT RADIOPHARE D'ALIGNEMENT 62 13 04N 114 06 48W	15	360	-.-. (C)	Saison de navigation seulement.
McKINLEY NORD 69 93 42.73N 130 58 52.38W	5	360	--.. (Z)	Saison de navigation seulement.
McKINLEY SUD 69 57 1.89N 131 03 16.59W	5	360	.-- (W)	Saison de navigation seulement.
NORTH PEAK 69 35 35N 132 55 30W	20	360	-. (N)	Saison de navigation seulement.
PITT HEAD 69 09 15N 136 10 30W	10	360	-.- (K)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) – ARCTIQUE DE L'OUEST
(toutes les stations situées à T.-N.-O.)

1 Nom et Emplacement	2 Portée en milles marins	3 Arc Degrés	4 Identification.	5 Remarques
POINTE ATKINSON 69 56 54N 131 26 42W	5	360	--. (G)	Saison de navigation seulement.
POINTE CALTON **MER DE BEAUFORT** 69 30 09N 139 06 30W	12	360	-. (N)	Saison de navigation seulement.
POINTE KAY 69 17 26N 138 22 42W	20	190	-.- (K)	Saison de navigation seulement.
POINTE SHINGLE 69 00 30N 137 34 12W	10	360	-.-- (Y)	Saison de navigation seulement.
POINTE WARREN 69 45 00N 132 21 30W	10	360	-.-. (C)	Saison de navigation seulement.

BALISES RADAR (RACONS) – ARCTIQUE DE L'OUEST
(toutes les stations situées à Nunavut)

1 Nom et Emplacement	2 Portée en milles marins	3 Arc Degrés	4 Identification	5 Remarques
CAP BEXLEY, 69 00 40N 115 55 00W	10/20	210	-.-- (Y)	Saison de navigation seulement
ÎLE DELTA, 68 35 26N 100 01 45W	20	360	--. (G)	Saison de navigation seulement
ÎLE RISTVEST 68 31 11N 97 15 10W	10	360	-.-- (Y)	Saison de navigation seulement
ÎLE WILK 68 31 22N 99 33 06W	10	360	--.. (Z)	Saison de navigation seulement
ÎLES NORDENSKIOLD 68 21 12N 100 47 12W	10	360	-.- (K)	Saison de navigation seulement
POINTE CACHE 68 39 24N 113 25 00W	20	360	--. (G)	Saison de navigation seulement
POINTE M'CLINTOCK, 69 18 45N 99 53 00W	20	360	-.-. (C)	Saison de navigation seulement
POINTE TAYLOR 69 37 15N 95 35 27W	6	360	-.- (K)	Saison de navigation seulement

SERVICE HYDROGRAPHIQUE DU CANADA - Conversion des cartes marines au système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (Nad 1983)

Le Service hydrographique du Canada convertit présentement ses cartes marines au nouveau Système de référence géodésique de l'Amérique du Nord 1983 (NAD 1983).

Le système NAD 1983 est considéré équivalent au Système géodésique mondial 1984 (WGS 84) récemment adopté comme le système de référence géodésique d'utilisation mondiale. L'avantage du nouveau plan de référence est sa compatibilité aux systèmes de positionnement par satellite, dont les systèmes courants NNSS TRANSIT ou SATNAV ou le nouveau

La différence entre la même position basée sur l'ancien NSD 27 et sur le nouveau NAD 83 peut atteindre jusqu'à 60 mètres sur la côte de l'Atlantique, environ 110 mètres sur la côte du Pacifique et sera presque nulle aux environs de Windsor, quoiqu'il puisse y avoir des divergences locales à ces endroits.

Les positions géodésiques obtenues par récepteurs satellites sont fondées sur NAD 83 (WGS 84) et doivent être converties au système géodésique de la carte (si autre que NAD 83) avant l'utilisation. En certains cas, la position géodésique obtenue par les convertisseurs de coordonnées Loran-C, après correction pour l'obtention du facteur secondaire additionnel (voir Partie 6) est fondée sur NAD 83 et doit aussi être convertie au système géodésique de la carte (si autre que NAD 83).

Une note aux cartes existantes est ajoutée pour indiquer le système géodésique sur lequel la carte est basée et pour donner la diminution ou l'augmentation nécessaire pour convertir la latitude et la longitude de NAD 83 au zéro des cartes (pour une carte existante) ou de NAD 27 au NAD 83 (pour une carte sur NAD 83). Les navigateurs seront informés par la diffusion dans les Avis aux navigateurs des valeurs de conversion.

Les Cartes Nouvelles et les Nouvelles Éditions produites sont fondées sur NAD 83 et contiennent suffisamment d'information pour permettre la conversion vers les positions données sur le NAD 27 et à partir de ces positions.

Les positions exprimées en latitude et en longitude, dans la présente publication, sont données en NAD 27 à moins d'avis contraire.

❖***SYSTÈME DE POSITIONNEMENT GLOBAL DIFFÉRENTIEL (DGPS)***

Depuis mai 2000, le Service pleinement opérationnel (SPO) du DGPS de la Garde côtière canadienne est disponible à partir de 19 stations situées sur la côte est et la côte ouest du Canada ainsi qu'à certains endroits sur les Grands Lacs. Les corrections du DGPS sont émises depuis des radiophares à fréquence moyenne (MF) situés de manière à couvrir des zones maritimes et des voies navigables déterminées. Les émissions sont conformes aux normes internationales d'exploitation des services radiophares DGPS. Le DGPS permet d'obtenir un positionnement continu d'une précision supérieure à 10 mètres dans 95 % ou plus du temps (à condition qu'un récepteur DGPS adéquat soit utilisé, bien configuré et entretenu).

D'autres renseignements sur l'utilisation du service DGPS seront annoncés par le biais des Avis aux navigateurs. Il est également possible d'obtenir de l'information générale sur le site Web de la GCC:
http://www.ccg-gcc.gc.ca/DGPS/principale.htm

Les corrections différentielles du service DGPS sont calculées en fonction des positions du système de référence NAD 83. Pour traiter l'information de façon précise, les récepteurs DGPS doivent être ajustés au système WGS 84. Même si le WGS 84 et le NAD 83 sont pratiquement identiques, (une différence de seulement quelques centimètres), il est fortement recommandé d'établir les récepteurs sur le WGS 84 afin de tirer le maximum de précision du DGPS. Lorsque l'on utilise des cartes autres que celles du NAD 83, les positions de latitude et de longitude doivent être ajustées en fonction du système de référence géodésique approprié en utilisant l'information apparaissant dans les cartes.

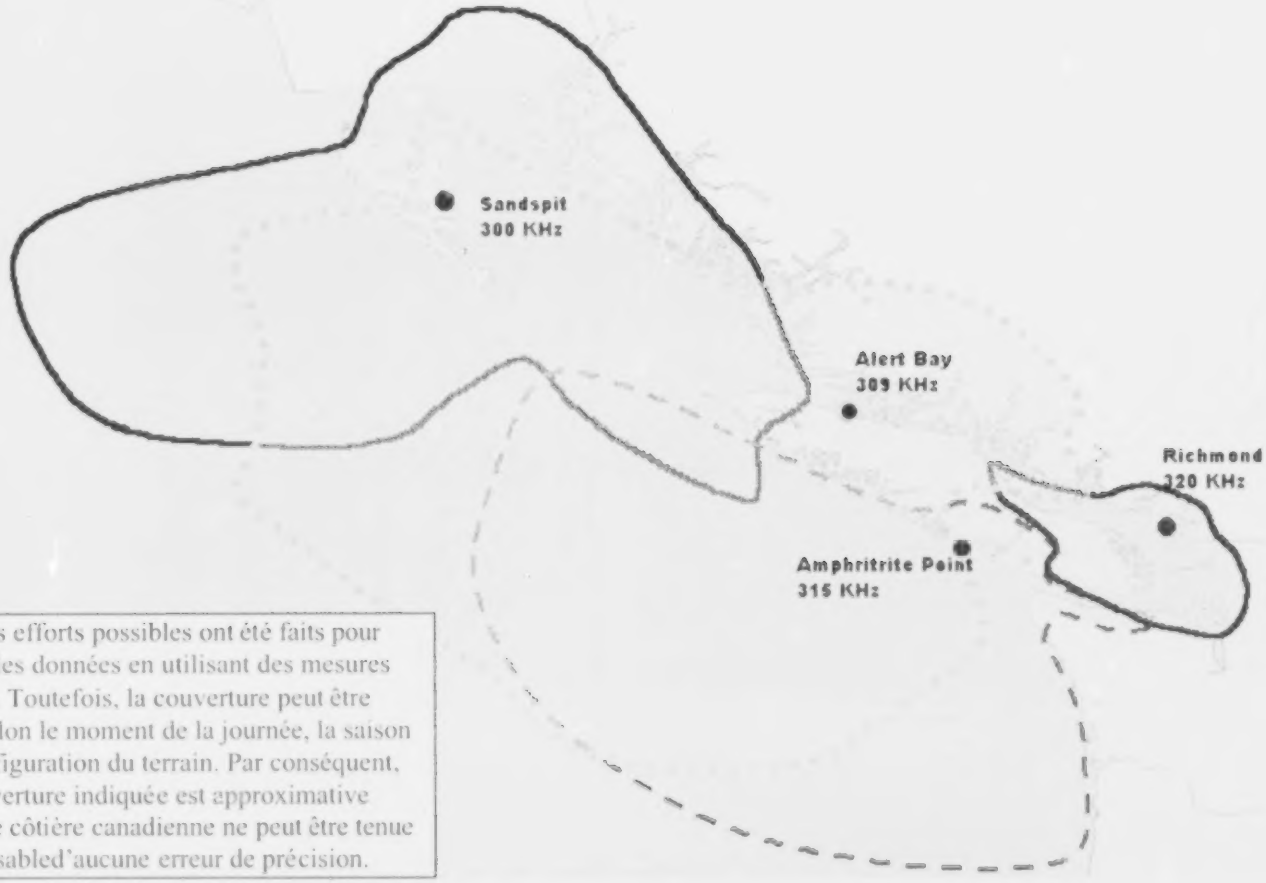
Le tableau qui suit fournit des renseignements sur les émissions DGPS existantes. On peut se procurer directement de la Garde côtière américaine (USCG) une liste des émetteurs DGPS de la Garde côtière américaine fournissant une couverture dans les eaux canadiennes. La figure 1 illustre la couverture type qu'assurent les émissions existantes. Les utilisateurs

devraient être avisés que cette couverture peut varier à court et à long termes en raison des conditions environnementales

❖ÉMISSION DGPS GCC
Côte du Pacifique

Nom de la station	*Emplace-ment de la station*	*Fréquences et régime d'émission*	*AISM Indicatif des stations de référence*	*AISM Indicatif des radiophares*	*Remarques*
Alert Bay, C.-B.	50 35N 126 55W	309 kHz 200 bps	300, 301	909	Service pleinement opérationnel
Pointe Amphitrite, C.-B.	48 55N 125 32W	315 kHz 200 bps	302, 303	908	Service pleinement opérationnel
Richmond, C.-B.	49 11N 123 07W	320 kHz 200 bps	304, 305	907	Service pleinement opérationnel
Sandspit, C.-B.	53 14N 131 48W	300 kHz 200 bps	306, 307	906	Service pleinement opérationnel

Couverture DGPS - région du Pacifique



Tous les efforts possibles ont été faits pour vérifier les données en utilisant des mesures réelles. Toutefois, la couverture peut être affectée selon le moment de la journée, la saison ou la configuration du terrain. Par conséquent, la couverture indiquée est approximative et la Garde côtière canadienne ne peut être tenue responsabled'aucune erreur de précision.

Figure 1

PARTIE 3

SERVICES DU TRAFIC MARITIME

INFORMATION MARITIME

❖ Avis à la navigation

Les Avis à la navigation (AVNAV) délivrés pour la côte ouest du Canada et l'Arctique de l'ouest comportent un code alphanumérique. Le code alphanumérique se compose d'un lettre indiquant la région de la Garde côtière canadienne (GCC) qui est la région d'origine de l'Avis à la navigation. La lettre est suivie d'un numéro commençant par le numéro 001 le 1er janvier de chaque année et les avis sont numérotés consécutivement jusqu'à la fin de l'année. Les lettres d'identification utilisées dans les Avis à la navigation canadiens sont comme suit :

A - Arctique P - Pacificque
H – District d'Hay River (Bassin de l'Athabasca et du Mackenzie)

Les horaires de radiodiffusion et les fréquences radio des Avis à la navigation diffusés par les Centres des Services des communications et de trafic maritimes (SCTM) de la GCC sont indiqués à la Partie 2 de cette publication.

Certains Avis à la navigation demeurent en vigueur durant une période prolongée. Afin de réduire la longueur des périodes de diffusion, ces avis sont diffusés par écrit. Ces avis écrits sont identifiés par le numéro consécutif qui les désignaient lorsqu'ils ont été radiodiffusés et sont annulés par le même processus que les avis radiodiffusés ou par le relevé mensuel des avis à la navigation en vigueur. Les avis à la navigation écrits sont imprimés sous forme de circulaires qui sont distribuées aux compagnies de navigation, agents et autres personnes intéressées. Toute personne désireuse d'avoir son nom inscrit sur la liste des destinataires ou radié de celle-ci doit le faire en communiquant avec le centre de diffusion des avis appropriés de sa région. Les avis à la navigation écrits ne sont pas émis pour l'Arctique.

Nous rappelons aux capitaines que la réglementation les oblige à signaler tout danger, risque ou danger et risque éventuel pour la navigation qu'ils rencontrent. Les rapports ou comptes rendus doivent être acheminés directement au Centre SCTM approprié le plus tôt possible pour assurer la diffusion la plus large possible aux navigateurs par le biais des Avis à la navigation.

Émission de renseignements récents

Les Avis aux navigateurs contiennent des renseignements qui servent à corriger les cartes marines et publications connexes. Des renseignements à jour sont offerts aux navires qui arrivent en eaux canadiennes afin de les informer des changements survenus entre la date d'émission de l'édition canadienne des Avis aux navigateurs la plus récente dont ils disposent à bord et le moment où ils peuvent établir le contact avec les Centres SCTM de la Garde côtière canadienne. Les navires qui désirent se prévaloir de ce service doivent en faire la demande directement au service *CVTS OFFSHORE* (Système commun de trafic maritime – secteur hauturier) *ou NORDREG Canada.*. Les demandes peuvent également être acheminées par tout centre SCTM figurant dans la liste à la Partie 2 du présent document.

Les renseignements doivent alors être donnés :

- le nom du navire et son indicatif d'appel
- sa position, sa destination et sa route prévue
- l'édition mensuelle la plus récente des Avis aux navigateurs dont on dispose à bord
- la liste des Avis à la navigation les plus récents dont on dispose à bord.

L'information sur l'état des glaces, le déplacement dans les glaces et l'assistance de brise-glace est disponible par le truchement du *NORDREG CANADA*. Pour en savoir plus long, prière de se reporter à l'avis numéro 6 de l'Édition annuelle des Avis aux navigateurs ou à la publication intitulée «Navigation dans les glaces en eaux canadiennes ».

❖La présente section vise à exposer aux membres d'équipage les procédures de compte rendu que doivent suivre les navires lorsqu'ils entrent ou ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes au large de la côte ouest du Canada et des eaux de l'Arctique l'ouest à quel la *Loi sur la prevention de la pollution des eaux arctique* s'applique.

RESPONSABILITÉS

Il n'est pas dans les intentions de la Garde côtière canadienne de diriger la navigation ou de faire manoeuvrer les navires à partir d'une station côtière, et rien dans le présent document n'empiète sur les attributions du capitaine et sur la responsabilité qu'il a de bien manoeuvrer son navire. Les renseignements donnés au capitaine n'ont pour but que de l'aider à manoeuvrer son navire en toute sécurité.

Un agent des Services des communications et de trafic maritimes (SCTM) peut, dans des circonstances spéciales :

(a) donner comme directive au capitaine, au pilote ou à la personne responsable du quart à la passerelle de fournir toute information pertinente à l'égard du navire tel que précisé dans la directive;

(b) donner comme directive au navire d'utiliser dans ses communications avec les stations côtières ou les autres stations de navires les fréquences radio précisées dans la directive: et

(c) donner comme directive au navire, à l'heure à laquelle se produit un événement, entre les heures où il se produit ou avant après l'événement, tel que précisé dans la directive :
- de quitter une zone STM;
- de quitter un secteur dans une zone dans une zone STM précisée dans la directive, ou de ne pas y entrer;
- de se rendre à un endroit dans la zone STM précisée dans la directive, ou d'y demeurer.

Le navire, de même que le capitaine, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle, doit obéir à la directive donnée par un Officier SCTM. Toutefois, le capitaine, le pilote ou la personne responsable du quart à la passerelle peut prendre toute mesure requise pour assurer la sécurité des personnes, du navire ou d'un autre navire.

Avant d'entrer dans une zone STM, le capitaine d'un navire doit s'assurer que l'équipement radio du navire peut recevoir et émettre les communications radio sur la fréquence VHF appropriée pour le secteur STM.

AUTORISATION

Une «autorisation» constitue pour le capitaine d'un navire la permission de manoeuvrer sous réserve des conditions spécifiées dans l'autorisation. L'autorisation est basée sur le rapport d'information du navire et des conditions du trafic maritime ou de la voie navigable. Une autorisation ne remplace pas l'une quelconque des autorisations prescrites par une loi ou un règlement. Advenant que l'un des éléments sur lesquels l'autorisation est fondée se modifie au détriment de la sécurité de la navigation, l'autorisation peut être retardée ou les conditions révisées.

Il est nécessaire d'obtenir une autorisation avant :
- d'entrer dans une zone de trafic STM ;
- de commencer une manoeuvre de départ;
- de commencer une manoeuvre qui risque de compromettre la sécurité de la navigation;
- que le navire fasse route après s'être échoué ou arrêté à cause d'une avarie à la machine de propulsion principale ou à l'appareil à gouverner ou après avoir été impliqué dans un abordage.

COMMUNICATIONS

Les procédures radiotéléphoniques utilisées pour communiquer avec un centre SCTM sont celles spécifiées par l'Union internationale des télécommunications dans le «*Manuel UIT à l'intention du Service maritime mobile et du Service mobile maritime par satellite*».

Une veille d'écoute continue doit être maintenue sur les voies appropriées pour le secteur. L'équipement radio doit se trouver :

- n'importe où à bord du navire, lorsque le navire est au mouillage ou amarré à une bouée; et
- à proximité du poste de commandement lorsque le navire fait route.

La veille d'écoute peut être interrompue si un Officier SCTM demande au navire de communiquer avec les stations côtières et les autres stations de navire sur une autre voie VHF.

Toutes les heures figurant dans les comptes rendus VHF doivent être indiquées en fonction de l'heure locale. On utilise le système de 24 heures.

Les appels concernant la sécurité de la navigation sur la voie STM assignée devraient être limités au minimum, compte tenu de la sécurité et des besoins de la situation.

Difficultés de communications

Lorsqu'un navire, pour toute raison autre qu'une panne de l'équipement radio de bord, ne peut obtenir une autorisation ou si, après avoir reçu une autorisation, il est incapable de maintenir une communication directe avec le centre SCTM approprié, le capitaine peut néanmoins poursuivre sa route. Il doit cependant à la première occasion informer le centre SCTM approprié par les meilleurs moyens dont il dispose.

Défectuosité de l'équipement radio du navire

En cas de panne de l'équipement radio VHF d'un navire qui empêche le navire d'obtenir l'autorisation requise; ou si après reçu une autorisation, il est incapable de maintenir une communication directe avec le centre SCTM approprié,

Le navire doit :

(a) s'il est dans un port où des réparations peuvent être faites, y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*; ou

(b) s'il ne se trouve pas dans un port où des réparations peuvent être faites, se rendre au port raisonnablement sûr le plus proche ou à un mouillage sur sa route et y demeurer jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'établir la communication, conformément au *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.

ACCORD CANADO/AMÉRICAIN SUR UN SYSTÈME COMMUN DE TRAFIC MARITIME

En 1979, en vertu d'un accord officiel, les gardes côtières du Canada et des États-Unis ont établi le Système commun de trafic maritime (CVTS) pour la région du détroit Juan de Fuca. Ce système a pour but de favoriser un écoulement sûr et efficace du trafic maritime tout en réduisant au minimum les risques de pollution en prévenant les abordages et les échouements et les torts environnementaux que ces incidents causeraient.

Services communs de trafic maritime

Conformément à l'accord CVTS, tout navire à l'arrivée qui traverse la longitude 127°W, la latitude 48°N, ou tout navire se trouvant à moins de 50 milles marins de l'île de Vancouver, tous les navires de 30 mètres ou plus, y compris les remorqueurs et les remorques, doivent communiquer avec le centre de trafic de Tofino «*Tofino Trafic*» sur la voie VHF 74. Une fois le contact établi avec le centre de trafic de Tofino, les navires recevront des directives sur le moment opportun pour passer à d'autres fréquences propres au centre de trafic de Seattle (*Seattle Trafic*) (voie VHF 5A) et par la suite à des fréquences propres au centre de trafic de Victoria (voie VHF 11).

Il est obligatoire de participer au système de trafic coordonné par les centres de trafic de Tofino, Seattle et Victoria dans les eaux territoriales du Canada et des États-Unis. Même si la participation au large des eaux territoriales du Canada et des États-Unis est facultative, on incite fortement les navires à participer au système afin de bénéficier pleinement des services de trafic maritime disponibles qui couvrent un rayon assez grand au large, soit environ 60 milles marins. Comme services offerts mentionnons l'information sur le trafic, les avertissements relatifs au trafic maritime intense ou à toute autre condition dangereuse, et bien d'autres services d'aide en route.

Zone CVTS de Tofino

Pour les approches de la côte ouest à destination du détroit Juan de Fuca

Conformément à l'accord CVTS, le centre SCTM de Tofino devra fournir des services de trafic maritime à l'ouest du 124°40'00"W dans le détroit Juan de Fuca de là vers le méridien 127° ouest de longitude, et croisant au sud le parallèle 48° nord de latitude à partir de la côte ouest de l'état de Washington. Ce secteur est administré par la GCC à partir du centre SCTM de Pointe Amphitrite, C.-B. (centre de trafic de Tofino – *Tofino Trafic*).

Dans ces secteurs, toutes les communications avec les navires seront établies par le centre de trafic de Tofino sur la voie VHF 74 (156.725 MHz).

Zone CVTS de Seattle

Détroit de Juan de Fuca

Conformément à l'accord CVTS, le secteur englobant toutes les eaux du Canada et des États-Unis à partir du méridien de longitude 124°40'00"W qui coupe les littoraux du Canada et des États-Unis et de là vers l'est en traversant le détroit Juan de Fuca, y compris toutes les eaux situés au sud et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks à l'intersection de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis jusqu'au feu du banc Hein (Hein Bank) et jusqu'à la bouée à cloche à Pointe Cattle, et au sud d'une ligne partant de l'île Sucia jusqu'à la bouée «2» du récif Clements, de là jusqu'à la bouée lumineuse «A» à gong du banc Alden jusqu'au littoral de Pointe Birch, y compris le secteur se trouvant aux États-Unis. Les eaux entourant l'île Gulf sont administrées par la Garde côtière des États-Unis à partir du centre STM se trouvant à Seattle, WA. («Seattle Trafic»).

Dans ces secteurs, toutes les communications avec les navires seront établies par le centre de trafic de Seattle (Seattle Trafic) sur la voie VHF 5A (156.250 MHz).

Zone CVTS de Victoria

Détroit de Haro et approches, Passage Boundary, partie sud du détroit de Georgia

Conformément à l'accord CVTS, le secteur comprenant toutes les eaux du Canada et des États-Unis au nord et à l'est d'une ligne partant de Pointe Church jusqu'au feu de Race Rocks et jusqu'à l'intersection de la frontière internationale

Canada/États-Unis jusqu'au feu du banc Hein et la bouée à cloche à Pointe Cattle y compris tout le détroit de Haro, le Passage Boundary et la partie sud du détroit de Georgia, est administré par la Garde côtière canadienne à partir du centre SCTM de Victoria. («Victoria Trafic»).

Dans ces secteurs toutes les communications avec les navires seront établies par le centre de trafic de Victoria sur la voie VHF 11 (156.55 MHz).

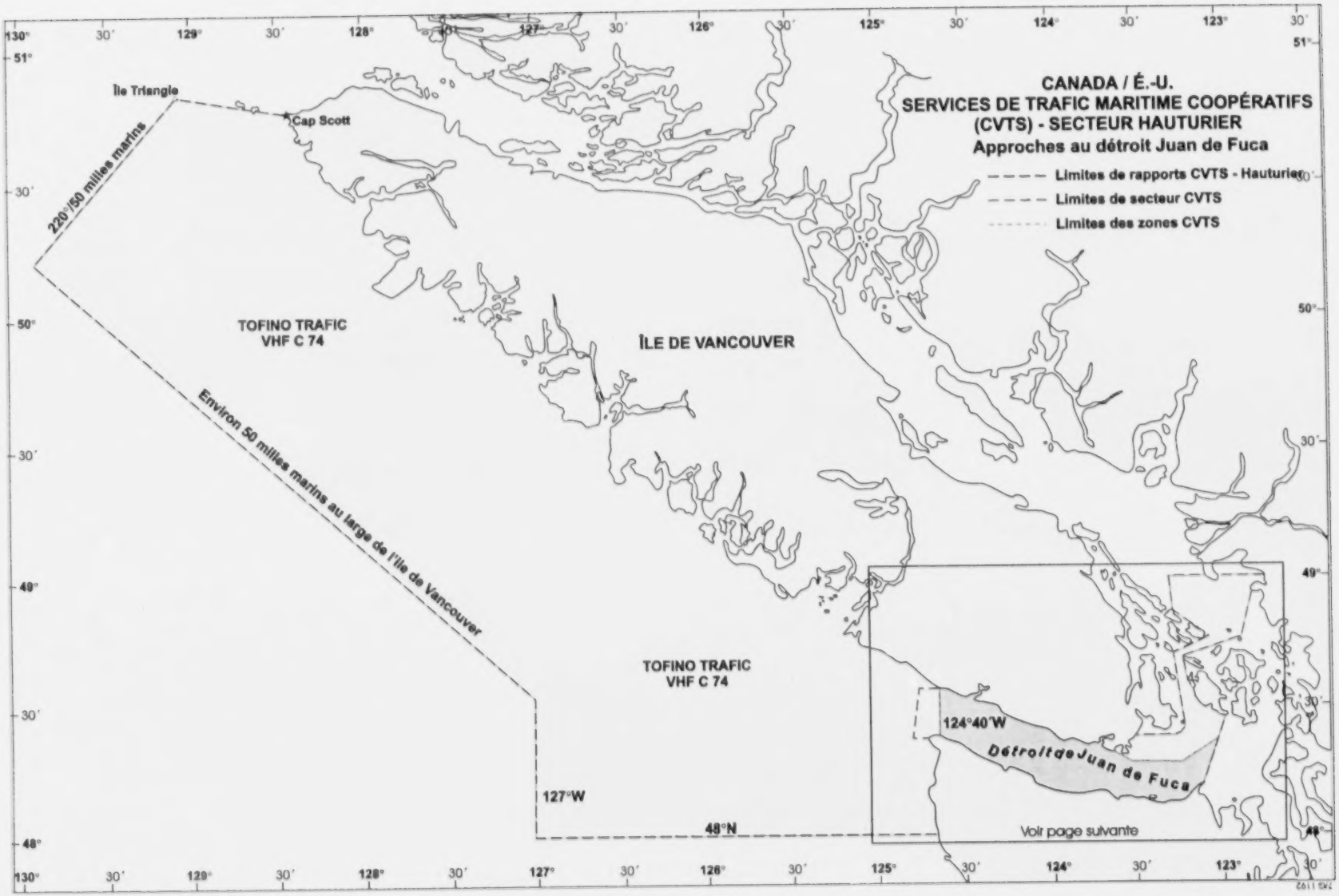
Utilisation de la langue anglaise

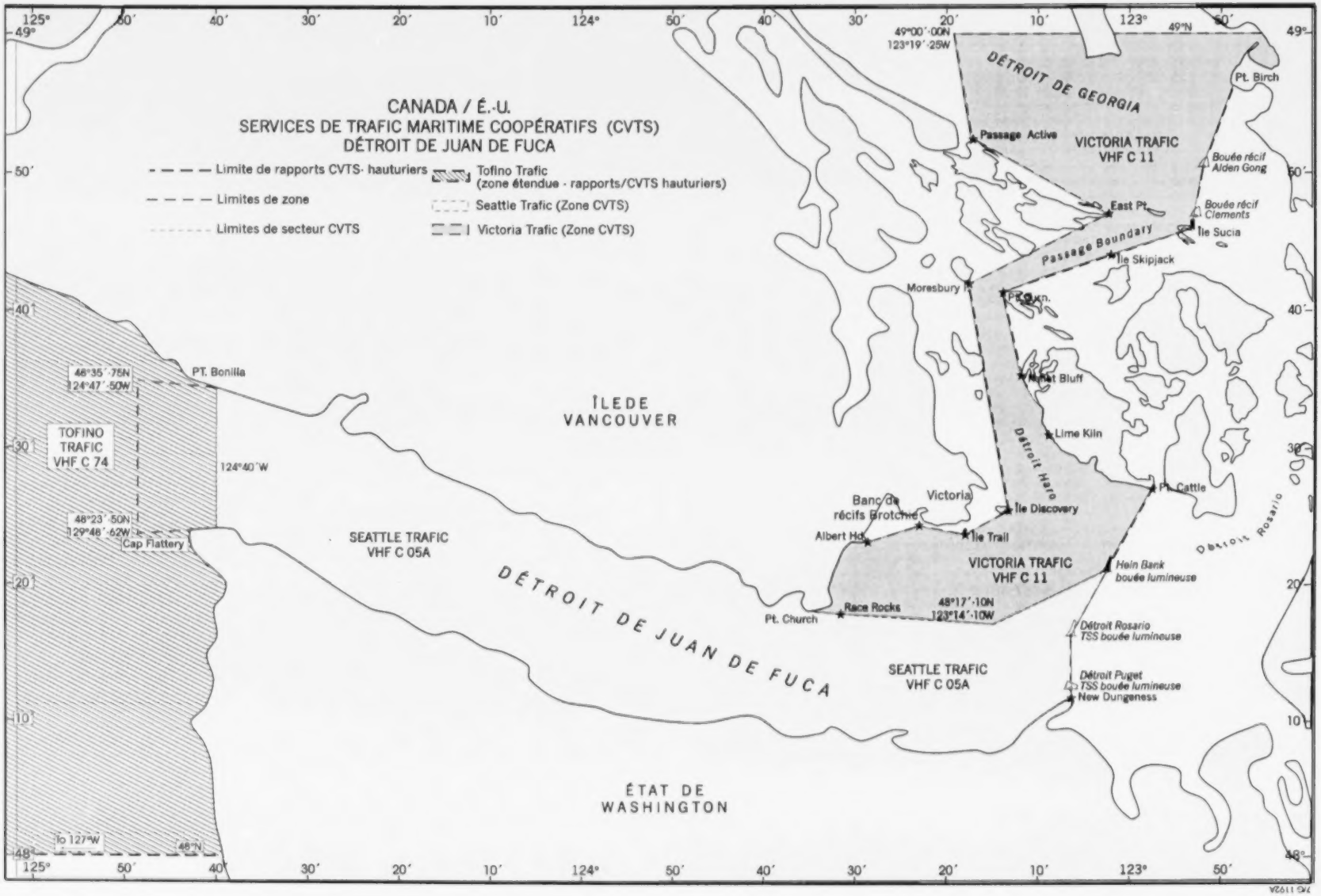
Conformément à l'accord CVTS, les navigateurs sont avisés du fait que, conformément à la réglementation internationale et aux prescriptions et accords s'y rattachant, toutes les communications dans la zone visée par l'accord CVTS doivent être faites dans un anglais clair et compréhensible. Au moins une personne capable d'établir une communication radio claire et compréhensible en anglais doit se trouver sur la passerelle en tout temps dans la zone CVTS. Cette prescription est jugée essentielle au maintien d'un niveau de sécurité acceptable dans les eaux visées par l'accord CVTS.

Explication des messages

Si des problèmes se posent relativement à la langue utilisée, les communications peuvent être précédées par les explications de messages suivantes :

Question ..... demande d'information
Réponse ..... réponse à une question
Demande ..... une demande faite par d'autres parties pour que le navire prenne des mesures
Information ..... faits observés
Intention ..... avis de mesures de navigation prévues et devant être prises incessamment
Avertissement ..... information relativement à des dangers
Avis ..... recommandation de rectification de situation dangereuse
Consigne ..... ordre légal
Autorisation ..... autorisation de manoeuvre suivant certaines conditions


CANADA / É.-U.
SERVICES DE TRAFIC MARITIME COOPÉRATIFS
(CVTS) - SECTEUR HAUTURIER
Approches au détroit Juan de Fuca
Limites de rapports CVTS - Hauturiers
Limites de secteur CVTS
Limites des zones CVTS
Île Triangle
Cap Scott
220°/50 milles marins
TOFINO TRAFIC
VHF C 74
ÎLE DE VANCOUVER
Environ 50 milles marins au large de l'île de Vancouver
TOFINO TRAFIC
VHF C 74
124°40'W
Détroit de Juan de Fuca
127°W
48°N
Voir page suivante


CANADA / É.-U.
SERVICES DE TRAFIC MARITIME COOPÉRATIFS (CVTS)
DÉTROIT DE JUAN DE FUCA
Limite de rapports CVTS- hauturiers
Limites de zone
Limites de secteur CVTS
Tofino Trafic (zone étendue - rapports/CVTS hauturiers)
Seattle Trafic (Zone CVTS)
Victoria Trafic (Zone CVTS)
DÉTROIT DE GEORGIA
49°00'·00N 123°19'·25W
49°N
Pt. Birch
Passage Active
VICTORIA TRAFIC VHF C 11
Bouée récif Alden Gong
East Pt.
Bouée récif Clements
Ile Sucia
Passage Boundary
Ile Skipjack
Moresbury I.
Mount Bluff
Lime Kiln
Detroit Haro
Pt. Cattle
Ile Discovery
Victoria
Banc de récifs Brotchie
Albert Hd.
Ile Trail
Detroit Rosario
Hein Bank bouée lumineuse
Race Rocks
48°17'·10N 123°14'·10W
Pt. Church
Détroit Rosario TSS bouée lumineuse
Détroit Puget TSS bouée lumineuse
New Dungeness
SEATTLE TRAFIC VHF C 05A
DÉTROIT DE JUAN DE FUCA
ÎLE DE VANCOUVER
ÉTAT DE WASHINGTON
TOFINO TRAFIC VHF C 74
48°35'·75N 124°47'·50W
Pt. Bonilla
124°40'W
48°23'·50N 129°48'·62W
Cap Flattery
to 127°W
48°N
125°
124°
123°
49°
48°
50'
40'
30'
20'
10'

DESCRIPTION DES ZONES

Ouest du Canada

Les zones STM de l'ouest du Canada comprennent toutes les eaux canadiennes sur le littoral ouest du Canada selon les description dans les annexes sur les zones STM de la présente partie et dans le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime*.

❖ **Arctique Canadien**

La zone de trafic de l'Arctique canadien comprend les eaux des baies d'Ungava, d'Hudson et James au sud de 60° de latitude Nord et les eaux auxquelles s'applique la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

Elle ne comprend pas les baies MacKenzie et Kugmallit au sud de 70° de latitude Nord et à l'Est de 139° de longitude ouest

APPLICATION AUX ZONES

Zone visée par les services de trafic maritime coopératifs hauturiers (services communs de trafic maritime) -(CVTS)

Pour ce qui est des zones STM de l'ouest du Canada, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* exige qu'un compte rendu soit fait au moins 24 heures avant que le navire n'entre dans une zone STM en provenance du large y compris de l'Alaska, ou dès que possible quand l'heure d'arrivée prévue à cette zone STM est inférieure à 24 heures après le départ du navire de son dernier port d'escale et lorsque le navire :

a) a une jauge brute de 500 tonneaux ou plus;
b) remorque ou pousse un navire, lorsque la jauge combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de 500 tonneaux ou plus de jauge brute; ou
c) transporte un polluant ou des marchandises dangereuses, ou remorque ou pousse un navire transportant un polluant ou des marchandises dangereuses tels que le prescrivent les règlements suivants :
   i) Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures;
   ii) Règlement sur les substances polluantes;
   iii) Règlement sur le transport par mer des marchandises dangereuses;
   iv) Code international des marchandises dangereuses (IMDG);
   v) Règlement sur les produits chimiques dangereux et les substances liquides nocives.

La participation est obligatoire; cependant, nous encourageons les navires de 300 à 500 tonneaux de jauge brute, à participer pleinement au système pour en tirer le maximum d'avantages.

Ouest du Canada - Zones de trafic maritime locales

Pour les navires qui se trouvent dans la zone STM de l'ouest du Canada ou qui s'apprêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* s'applique :

(a) à tout navire de vingt mètres ou plus de longueur;
(b) à tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque selon le cas:

   i) la longueur combinée du navire et du bâtiment qu'il remorque ou qu'il pousse est de quarante-cinq mètres ou plus de longueur;
(ii) la longueur du bâtiment ou de l'objet qu'il remorque ou qu'il pousse est de vingt mètres ou plus de longueur.

Pour les navires qui se trouvent dans la zone STM de l'ouest du Canada ou qui s'apprêtent à y entrer, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* ne s'applique pas :

- aux navires qui remorquent ou poussent un bâtiment ou un objet à l'intérieur d'une aire de flottage de billes;
- aux yachts de plaisance qui ont moins de 30 mètres de longueur;
- aux bateaux de pêche qui ont moins de 24 mètres de longueur et dont la jauge brute est d'au plus 150 tonneaux.

❖**Zone de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG)**

Pour la Zone de trafic de l'Arctique canadien, les dispositions de la présente partie s'appliquent à tout navire de 300 tonneaux ou plus de jauge brute. La participation est volontaire; cependant, nous encourageons les navigateurs à participer pleinement pour en tirer le maximum de bénéfices.

EXIGENCES DES COMPTES RENDUS

Changement dans les renseignements

Un compte rendu doit être fait lorsqu'un changement important se produit dans les renseignements fournis dans tout compte rendu fait conformément au *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime*.

Comptes rendus ayant trait à des incidents

Conformément au *Réglement sur les zones de Services de trafic maritime* un rapport indiquant le nom du navire, sa position et une description de l'incident doit être fait dès que le capitaine a connaissance de l'une ou l'autre des situations suivantes :

(i) toute existence d'un incendie à bord d'un navire;
(ii) l'implication du navire dans un abordage, un échouement ou un talonnage;
(iii) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, du radar, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
(iv) tout déversement ou menace de déversement de polluant par le navire dans l'eau;
(v) l'observation d'un autre navire qui semble désemparé;
(vi) tout obstacle à la navigation;
(vii) toute aide à la navigation défectueuse, endommagée, manquante ou déplacée;
(viii) la présence de tout polluant dans l'eau;
(ix) la présence d'un navire qui pourrait entraver le mouvement d'autres navires;
(x) toutes conditions météorologiques ou tout état des glaces défavorables qui pourraient nuire à la sécurité de la navigation.

Nota :

(1) Les éléments (vi), (vii) et (viii) ne sont pas requis si les renseignements ont déjà été promulgués dans un Avis à la navigation.
(2) Nous encourageons les navigateurs à fournir volontairement tout renseignement ayant trait aux cartes et publications qui ne sont pas à bord du navire pour que des mesures soient prises pour embarquer les articles manquants.

Compte rendu – Secteur hauturier

Pour ce qui est des zones STM de l'ouest du Canada, le *Réglement sur les zones de Services de trafic maritime* exige qu'un compte rendu soit fait au moins 24 heures avant que le navire n'entre dans une zone STM en provenance du large y compris de l'Alaska, ou dès que possible quand l'heure d'arrivée prévue à cette zone STM est inférieure à 24 heures après le départ du navire de son dernier port d'escale.

Renseignements requis

(a) nom du navire;
(b) indicatif d'appel du navire;
(c) nom du capitaine du navire;
(d) position du navire;
(e) heure (UTC) à laquelle le navire est arrivé à la position;
(f) route du navire, s'il y a lieu;
(g) vitesse du navire, s'il y a lieu;
(h) conditions météorologiques existantes;
(i) heure (UTC) prévue d'entrée du navire dans la zone des Services du trafic maritime;
(j) nom de la zone STM où le navire a l'intention d'entrer;
(k) destination du navire;
(l) l'heure (UTC) prévue d'arrivée du navire à destination;
(m) route que le navire a l'intention de suivre;
(n) nom du dernier port d'escale du navire;
(o) tirant d'eau du navire;
(p) toute marchandise dangereuse par classe, ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire remorqué ou poussé;
(q) toute défectuosité de la coque du navire, des machines de propulsion principales, des appareils à gouverner, des radars, des compas, de l'équipement de radiocommunications, des ancres ou des câbles;
(r) tout déversement ou menace de déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau, et tout dommage subi par le navire qui pourrait provoquer le déversement d'un polluant par le navire, dans l'eau
(s) nom de l'agent canadien ou américain du navire selon le cas, et
(t) date d'expiration du certificat visé à l'article VII de la *Convention internationale de 1969/1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* ou du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, du certificat international de prévention de la pollution liée au transport des substances liquides nocives en vrac, du certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou du certificat de conformité délivré, du Certificat de gestion de la sécurité ISM, ou de l'Attestation de conformité ISM, le cas échéant, à l'égard du navire.

Comptes rendus anticipés – Services CVTS hauturiers

Le compte rendu CVTS anticipé est une entente de collaboration entre la garde côtière du Canada et la garde côtière des États-Unis visant à réduire le fardeau des navires faisant escale dans nos ports collectifs au chapitre des comptes rendus. Le présent compte rendu répondra aux exigences des Services de trafic maritime – Secteur hauturier du Canada en matière de compte rendu tandis que le compte rendu *U.S. Notice of Arrival Report* (compte rendu d'arrivée des É.-U.) et le compte rendu anticipé d'entrée *Advance Notice of Entry Report* de l'État de Washington répondra aux exigences des É.-U. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, y compris tout navire qui remorque ou qui pousse un bâtiment, qui veulent entrer dans une zone STM en provenance du large, doivent se conformer aux exigences relatives aux comptes rendus CVTS anticipés. Pour plus de détails veuillez consulter l'agent de votre navire.

❖**CVTS hauturier - Contact pour les comptes rendus**

Les comptes rendus CVTS anticipés et les comptes rendus doivent être envoyés à :
Via INMARSAT télex 04352586 *CGTC VAS VCR*;
Via tout centre SCTM de la Garde côtière canadienne sans frais;
Directement au centre CVTS OFFSHORE par télécopieur au numéro : (604) 666-8453
Directement au centre SCTM de Vancouver par courriel : MCTSRMIS@ATTMAIL.COM

Comptes rendus de zones de trafic maritime locales

Pour ce qui est des zones STM de l'ouest du Canada, le *Règlement sur les zones de Services de trafic maritime* exige que le capitaine transmette un compte rendu à un agent SCTM conformément aux exigences suivantes.

Renseignements requis

(a) nom du navire;
(b) indicatif d'appel du navire;
(c) position du navire;
(d) heure prévue d'entrée du navire dans la zone des Services du trafic maritime;
(e) destination du navire;
(f) heure prévue d'arrivée du navire à destination;
(g) la présence de toute marchandise dangereuse, ou tout polluant, selon le cas, transporté à bord du navire ou à bord de tout navire qu'il remorque ou pousse;
(h) heure prévue de départ du navire de son poste d'amarrage;
(i) heure prévue d'arrivée du navire au prochain point nécessitant un compte rendu.

Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (c), (d), (e), (f) et (g) doit être transmis au moins 15 minutes avant que le navire n'entre dans une zone STM.

Exception: Les navires qui détiennent déjà une autorisation en règle ne sont pas tenus de transmettre ce compte rendu

Arrivée à un point d'appel

Lorsqu'un navire arrive à un point d'appel, il doit faire un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (c) et (i).

Arrivée au poste d'amarrage

Aussitôt que possible après l'arrivée du navire à un poste d'amarrage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en (a) et (c) doit être fait.

Appareillage

L'appareillage est défini comme étant une opération au cours de laquelle un navire quitte un poste d'amarrage et fait route en toute sécurité;

Immédiatement avant le début des manoeuvres d'appareillage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en (a), (b), (c), (e), (f), (g) et (h) doit être fait.

Immédiatement après la fin des manoeuvres d'appareillage, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en (a), (c) et (i) doit être fait.

Manoeuvres

Une autorisation est requise 15 minutes avant le début de l'une ou l'autre des manoeuvres suivantes :

(i) une compensation du compas;
(ii) l'étalonnage et l'entretien courant des aides à la navigation;
(iii) un essai en mer;
(iv) une opération de dragage;
(v) la pose, l'enlèvement et l'entretien courant de câbles sous-marins, ou toute autre manoeuvre susceptible de nuire à la sécurité de la navigation,.

Avant d'amorcer une manoeuvre, un compte rendu comprenant les renseignements énumérés en (a) et (c) de même qu'une description de la manoeuvre prévue doit être fait.

Un compte rendu décrivant la manoeuvre doit être fait aussitôt que possible après la fin de la manoeuvre.

❖ NORDREG - Comptes rendus de zone

Les comptes rendus NORDREG doivent être adressés à NORDREG CANADA et communiqués soit directement à NORDREG CANADA ou au Centre SCTM de la Garde côtière canadienne le plus proche. Le capitaine d'un navire doit s'assurer que ce type de compte rendu est fait conformément aux exigences de renseignements ci-après.

❖ Arrivée dans une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés, sauf l'élément (j), ainsi que les renseignements suivants:

i) sa classe dans les glaces (type ou catégorie de cote arctique), s'il y a lieu, et la société de classification;

ii) la quantité d'hydrocarbures à bord (comme carburant et en cargaison) si cette quantité dépasse 453 m^3 (15,988 pi^3); et

iii) la date de délivrance du certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique, s'il est gardé à bord et le nom de la société de classification;

doit être fait au moins 24 heures avant d'entrer dans la zone ou aussitôt que possible lorsque l'heure prévue d'arrivée du navire dans la zone est moins de 24 heures après l'heure où le navire a quitté son dernier port d'escale.

Lorsque le navire est en provenance directe de la Zone de trafic de l'Est du Canada, et a en sa possession une autorisation ECAREG valide, il sera seulement nécessaire de signaler les renseignements énumérés aux points (i), (ii) et (iii).

❖ Arrivée à la limite d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b) et (d), doit être fait avant que le navire ne traverse la limite de la zone en y entrant.

❖ Arrivée au poste

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b) et (j) ainsi que les renseignements suivants doivent être donnés à l'arrivée du navire au poste :

i) le port d'arrivée; et

ii) l'heure d'arrivée;

❖ Départ du poste

Ce compte rendu n'est pas requis lorsque le navire se rend à un autre poste dans le même port.

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (h), (j), (k), (l), (m), (p) et la quantité d'hydrocarbures à bord (comme carburant et ou en cargaison) si cette quantité dépasse 453m^3 (15,988pi^3) ainsi que toute modification aux renseignements en (r), (s), (t), (u), fournis dans un compte rendu précédent doit être faite deux heures au plus et une heure au moins avant que le navire ne quitte un poste d'amarrage.

Si l'heure de départ prévue est modifiée par plus d'une heure, un compte rendu comprenant l'heure prévue de départ modifié doit être fait.

Lorsque le navire a quitté un poste d'amarrage, il doit faire un compte rendu comprenant l'heure réelle du départ.

❖ Compte rendu à 1600 UTC

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (d) et (h) doit être fait quotidiennement à 1600 UTC.

❖ Sortie d'une zone

Un compte rendu comprenant les renseignements énumérés aux points (a), (b), (d) et (h) doit être fait immédiatement avant que le navire ne traverse la limite vers le large.

Formalitéset Procédures Différentes

Les traversiers et autres navires à horaire régulier peuvent être dispensés de soumettre des comptes rendus réguliers. Une autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes de compte rendu ne sera accordée que lorsque d'autres mesures de rechange auront été prises, afin de donner les renseignements essentiels si ces procédures ou formalités sont jugées aussi sûres que celles exigées dans le Règlement.

On peut obtenir l'autorisation de suivre des formalités et des procédures différentes en soumettant une demande écrite au directeur régional concerné de la Garde côtière canadienne.

Dans des circonstances autres que celles susmentionnées, on peut obtenir d'un agent SCTM l'autorisation de suivre, à l'occasion ou pour une seule fois, des formalités et procédures différentes, si ces dernières sont jugées aussi sûres que celles exigées dans le Règlement.

❖

Le service *CVTS OFFSHORE* est administré à l'endroit suivant :

Centre SCTM de Vancouver
350 - 555 W. Hastings
Vancouver, C.-B.
V6B 5G3

Téléphone: (604) 666-6011
Télécopieur: (604) 666-8453
Télex: 04352586
Indicatif télex: *CGTC VAS VCR*

Le service *NORDREG CANADA* est administré à l'endroit suivant:

*Centre SCTM d'Iqaluit
C.P. 189
IQALUIT, Nunavut
X0A 0H0

Téléphone - (867) 979-5724
Télécopieur - (867) 979-4236
Télex (Télefax) 063-15529
Indicatif télégraphique - NORDREG CDA IQL

***Nota :** En opération de la mi-juin à la mi-décembre environ. Hors saison, les demandes doivent être envoyées au Centre SCTM de St. John's:

Centre SCTM de St.-John's
C.P 5667
ST.-JOHN'S, Terre-Neuve
A1C 5X1

Téléphone - (709) 772-2083
Télex - 016-4530
Télécopieur - (709) 772-5369
Indicatif télégraphique - CCGTC SNF

ANNEXES DES ZONES DE SERVICES DE TRAFIC MARITIME

ZONE STM DE PRINCE RUPERT

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes au nord de l'île de Vancouver à l'intérieur d'une zone limitée par une ligne joignant l'île Triangle située aux coordonnées 50°52'00"N, 129°05'00"W; de là jusqu'au feu de Cap Caution par 51°09'50"N, 127°47'06"W; et jusqu'à la frontière de l'Alaska/Colombie-Britannique, mais sans inclure les eaux décrites dans le Secteur 2.
2	Toutes les eaux canadiennes délimitées au nord par une ligne allant de Pointe Bareside par 53°54'12"N, et 130°16'31"W; de là vers Pointe Swede par 53°53'16"N, 130°15'35"W. Puis le long du littoral de l'île Pitt jusqu'à la position 53°48'03"N, 129°58'31"W; de là vers la position 53°48'41".4N, 129°57'07".9W; puis vers le nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°09'38"N, 129°57'37"W; de là jusqu'à la position 54°11'53"N, 129°58'51"W; puis en direction nord en suivant le littoral du continent jusqu'au point 54°37'57" N, 130°26'31"W; de là vers la position 54°38'02"N, 130°26'31"W; puis en direction nord le long du littoral ouest de l'île Maskelyne jusqu'à Pointe Maskelyne 54°38'55"N, 130°26'42"W; de là vers Pointe Wales 54°42'17"N, 130°28'33"W; puis vers l'ouest le long de la côte de l'île Wales à 54°42'06"N, 130°31'47"W; de là en direction de la position 54°42'27"N, 130°36'50"W; puis vers l'ouest le long de la frontière internationale jusqu'au feu de Cap Muzon au point 54°39'48"N, 132°41'30"W; puis vers l'ouest le long du littoral de l'île Dall jusqu'au feu de Pointe Cornwallis au point 54°42'12"N, 132°52'17"W; puis vers le sud jusqu'à Pointe Langara au point 54°15'23"N, 133°03'30"W; de là vers le sud le long de la côte ouest de l'île Langara jusqu'à l'île Lacy au point 54°13'18"N, 133°05'24"W; de là vers le sud jusqu'au Cap Knox sur l'île Graham jusqu'au point 54°11'00"N, 133°05'00"W; de là vers l'est le long du littoral de l'île Graham jusqu'à la balise radar située à la flèche Rose au point 54°11'12".5N, 131°38'43"W; de là vers le sud-est jusqu'à Seal Rocks au point 54°00'00"N, 130°47'26"W; de là vers Pointe Oval sur l'île Porcher au point 53°56'24"N, 130°43'15"W et de là vers l'est , en suivant le littoral de l'île Porcher jusqu'à Pointe Bareside.

INDICATIFS ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif d'appel	Voie	Fréquence (MHz)
1	*"Prince Rupert Trafic"*	11	156.55
2	*"Prince Rupert Trafic"*	71	156.575

Nota : Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

POINTS D'APPEL

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1A	Change ment	Cap Caution Île Triangle	Une ligne joignant les positions du feu de Cap Caution et de l'Île Triangle	Une ligne allant du point 51°09'50"N, 127°47'06"W; jusqu'au point 50°52'00"N, 129°05'00"W
1B	1	Dugout Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Dugout Rocks et de Cap Calvert *Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Fitz Hugh doivent signaler leur HAP à Dugout Rocks*	Une ligne allant du point 51°22'01.5"N, 127°48'23.5"W; jusqu'au point 51°25'04"N, 127°54'16"W
1C	1	Pearl Rocks	Une ligne reliant les positions de Pearl Rocks et la plus septentrionale des îles Sorrow et de là jusqu'au Cap Calvert *Les navigateurs se dirigeant vers le détroit de Queen Charlotte via le Passage North doivent signaler leur HAP à Pearl Rocks*	Une ligne allant du point 51°22'00"N, 128°00'12"W; jusqu'au point 51°24'33"N, 127°55'18"W; de là jusqu'au point 51°25'04"N, 127°54'16"W
2	1	Fog Rocks	Feu de Fog Rocks	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) et passant par le point 51°58'21"N, 127°55'02"W
3	1	Île Walker	Feu de l'île Walker Passage Lama	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) et passant par 52°05'58"N, 128°06'55"W
4	1	Pointe Barba	Une ligne reliant Pointe Barba et Pointe Boscowitz	Une ligne allant du point 52°16'11"N, 127°44'55"W; jusqu'au point 52°16'06"N, 127°47'00"W
5	1	Pointe Idol	Une ligne reliant les positions du feu de Pointe Idol jusqu'à Pointe Graven	Une ligne allant du point 52°14'19"N, 128°16'31"W; jusqu'au point 52°15'27"N, 128°13'19"W
6	1	Pointe Freeman	Feu de Pointe Freeman *Si les navigateurs se dirigent vers le nord , ils doivent signaler leur HAP au feu de la falaise Boat (Boat Bluff) et à Pointe Ditmars.* *Les navigateurs doivent indiquer s'ils veulent traverser le détroit de Hiekish (Hierish Narrows)*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 52°33'11".5N, 128°29'18"W

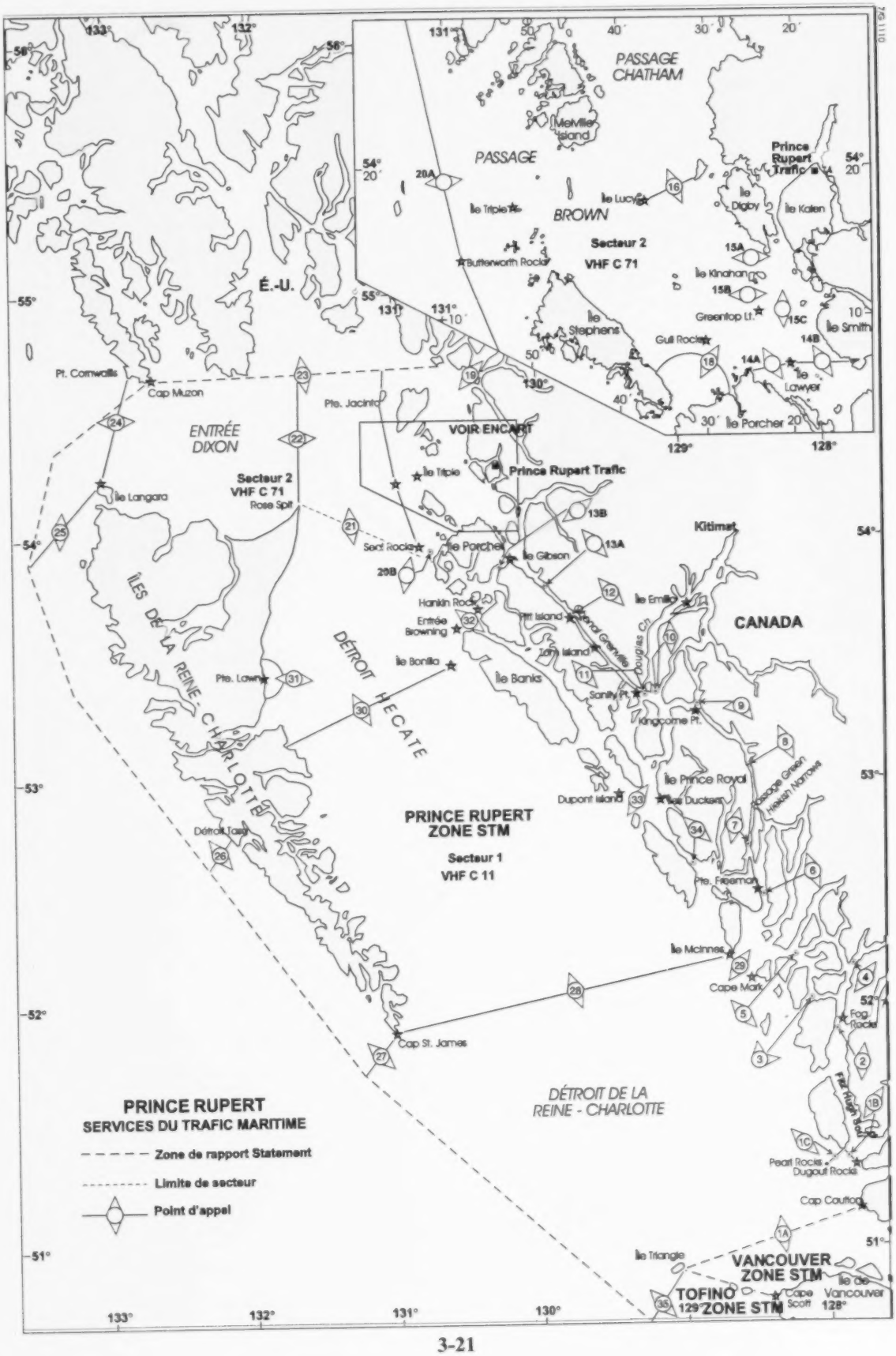
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
7	1	Pointe Ditmars	Pointe Ditmars *S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HAP au feu de Boat Bluff et à Pointe Freeman*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 52°43'48"N, 128°34'12"W
8	1	Pointe Griffin	Feu de Pointe Griffin *S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler de quel côté de l'île Work ils veulent passer* *S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler s'ils vont passer dans le détroit de Hiekish (Hiekish Narrows)*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 53°03'56"N, 128°32'54"W
9	1	Pointe Kingcome	Une ligne reliant les positions du feu de Pointe Kingcome et d'Angler Cove *S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler de quel côté de l'île Work ils veulent passer*	Une ligne allant du point 53°17'57"N, 128°54'23"W; jusqu'au point 53°18'44"N, 128°53'17"W
10	1	Pointe Money	Feu de Pointe Money *Les navigateurs se dirigeant vers Kitimat doivent signaler leur HAP au feu de l'île Emilia*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 53°22'55"N, 129°09'50"W
11	1	Pointe Sainty	Une ligne joignant les positions du feu de Pointe Sainty et de Pointe Yolk *S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HAP au feu de l'île Tom et au feu de l'île Pitt*	Une ligne allant du point 53°22'18"N, 129°18'40"W; jusqu'au point 53°21'47"N, 129°20'00"W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
12	1	Feu de l'île Pitt	Feu de l'île Pitt *S'ils se dirigent vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HAP au feu de l'île Tom et au feu de Pointe Sainty*	Une ligne orientée sur 045° - 225° (Vrai) passant par 53°42'00"N, 129°48'38"W
13A	Changement	Passage Baker (Baker Inlet)	Une ligne traversant le chenal de Grenville à partir du feu du Passage Baker	Une ligne orientée sur 052° - 232° (Vrai) passant par 53°48'41".4N, 129°57'07".9W
13B	Changement	Pointe Swede	Une ligne traversant le chenal Ogden et joignant Pointe Bareside et Pointe Swede	Une ligne allant du point 53°54'12"N, 130°16'31"W au point 53°53'16"N, 130°15'35"W
14A	2	Îles Lawyer	Une ligne reliant les positions de Pointe Hunt et des îles Lawyer	Une ligne allant du point 54°06'11"N, 130°24'54"W au point 54°06'36"N, 130°20'12"W
14B	2	Îles Genn	Une ligne reliant les positions des îles Lawyer et de Pointe Hazel	Une ligne allant du point 54°06'36", 130°20'12"W au point 54°07'03"N, 130°14'39"W
15A	2	Petrel Rock	Une ligne partant de l'île Digby allant jusqu'à l'île Kinahan ouest	Une ligne orientée sur 180° (Vrai) partant du point 54°15'33"N, 130°25'00"W jusqu'au point 54°12'30"N, 130°25'00"W
15B	2	Îlot Greentop	Une ligne allant de l'île Kinahan ouest jusqu'à une position près de l'îlot Greentop	Une ligne allant du point 54°12'30"N, 130°25'00"W; jusqu'au point 54°10'40"N, 130°25'00"W
15C	2	Holland Rock	Une ligne allant d'une position près de l'îlot Greentop et jusqu'à l'île Kitson	Une ligne orientée de 54°10'40"N, 130°25'00"W; jusqu'à 54°10'40"N, 130°19'00"W
16	2	Îles Lucy	Une ligne allant du feu des îles Lucy jusqu'à l'île Tugwell	Une ligne allant du point 54°17'46"N, 130°36'25"W jusqu'au point 54°19'10"N, 130°30'54"W
17	2	Pointe Pillsbury	Une ligne joignant les positions de Pointe Pillsbury et de Pointe Tobey	Une ligne allant du point 54°17'58"N, 130°21'05"W jusqu'au point 54°17'58"N 130°22'55"W
18	2	Passage Edye	Un arc de 3 milles marins centré sur Pointe Table	Un arc centré sur la position 54°03'49"N, 130°31'55"W; Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement partant de la mer sur 137° - 233° (Vrai)
19	Changement	Île Wales	Une ligne reliant les positions de Pointe Wales jusqu'à Pointe Maskelyne	Une ligne allant du point 54°42'17"N, 130°28'33"W; jusqu'au point 54°38'55"N, 130°26'42"W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
20A	2	Butterworth Rocks	Une ligne partant du feu de Pointe Jacinto jusqu'au feu de Butterworth Rocks et de là jusqu'au feu de Seal Rocks. *Les navigateurs doivent signaler leur route s'ils ne passent pas par le Passage Brown*	Une ligne allant du point 54°34'47"N, 131°04'30"W; jusqu'au point 54°14'08"N, 130°58'30"W et de là jusqu'à 54°00'00"N, 130°47'26"W
20B	Change ment	Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de Seal Rocks jusqu'à Pointe Oval sur l'île Porcher	Une ligne allant du point 54°00'00"N, 130°47'26"W; jusqu'au point 53°56'24"N, 130°43'15"W
21	Change ment	Flèche Rose (Rose Spit) Seal Rocks	Une ligne reliant les positions du Racon de Flèche Rose et le feu de Seal Rock	Une ligne allant du point 54°11'12".5N, 131°38'43"W; jusqu'au point 54°00'00"N, 130°47'26"W
22	2	Flèche Rose	Une ligne allant de la position 000° (Vrai) à partir du Racon de Rose Spit jusqu'à la frontière internationale	Une ligne orientée sur 000° (Vrai) allant du point 54°11'12".5N, 131°38'43"W; jusqu'à la frontière internationale
23	1	Frontière internationale à l'entrée Dixon	Une ligne suivant la frontière internationale entre l'Alaska, les É.-U. et la Colombie-Britannique au Canada entre le feu de Cap Muzon et l'île de Wales. *Les navigateurs doivent signaler si leur route passe par le Passage Holliday, le Passage Oriflamme ou le Passage Main quand ils franchissent le détroit de Chatham*	Une ligne allant du point 54°39'48"N, 132°41'30"W jusqu'au point 54°42'06"N, 130°31'47"W
24	Change ment	Pointe Langara Cornwallis	Une ligne reliant les positions du feu de Pointe Langara et du feu de Pointe Cornwallis	Une ligne allant du point 54°15'23"N, 133°03'30"W jusqu'au point 54°42'12"N, 132°52'17"W
25	1	Île Langara	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Pointe Langara jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 54°15'23"N, 133°03'30"W; jusqu'à la limite des eaux territoriales

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
26	1	Détroit de Tasu	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Pointe Davidson jusqu'à la limite des eaux territoriales *Les navigateurs doivent signaler quand ils atteignent Pointe Davidson au moment où ils entrent dans le détroit de Tasu ou en sortent.*	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 52°44'32"N, 132°06'42"W; jusqu'à la limite des eaux territoriales
27	1	Cap St. James	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Cap St. James jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 51°56'10"N, 131°00'52"W; jusqu'à la limite des eaux territoriales
28	1	Île McInnes Cap St. James	Une ligne reliant les positions du feu de l'île McInnes et du feu de Cap St. James	Une ligne allant du point 52°15'42"N, 128°43'13"W jusqu'au point 51°56'10"N, 131°00'52"W
29	1	Cap Mark Île McInnes	Une ligne allant du feu de Cap Mark jusqu'au feu de l'île McInnes	Une ligne allant du point 52°08'59"N, 128°32'18"W; jusqu'au point 52°15'42"N, 128°43'13"W
30	1	Île Bonilla Sandspit	Une ligne reliant les positions du feu de l'île Bonilla et le radiophare aéronautique de Sandspit	Une ligne allant du point 53°29'34"N, 130°38'09"W jusqu'au point 53°15'10"N, 131°48'48"W
31	1	Pointe Lawn	Un arc de 3 milles marins centré sur Pointe Lawn	Un arc centré sur la position 53°25'29".7N, 131°54'50".2W; Rayon de 3 milles marins, sur une ligne de relèvement partant de la mer sur 180° - 000° (Vrai)
32	1	White Rocks	Une ligne reliant les positions du feu de l'entrée Browning et du feu de Hankin Rock	Une ligne allant du point 53°38'05"N, 130°33'48"W jusqu'au point 53°42'28"N, 130°24'36"W
33	1	Îles Duckers	Une ligne reliant les positions du feu des îles Duckers jusqu'au feu de l'île Dupont *S'ils se dirigent vers le nord, les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par le chenal Squally ou le chenal Whale*	Une ligne allant du point 52°55'31".4N, 129°11'28".5W jusqu'au point 52°56'23".3N, 129°26'10".2W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
34	1	Wilson Rock	Une ligne traversant le chenal Laredo et passant par Wilson Rock	Une ligne orientée sur 232° - 052° (Vrai) passant par le point 52°40'00"N, 128°57'55"W
35	Changement	Île Triangle	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de l'île Triangle jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 50°52'00"N, 129°05'00"W jusqu'au point 50°42'11"N, 129°18'00"W


PASSAGE CHATHAM
Melville Island
PASSAGE BROWN
Prince Rupert Trafic
Ile Triple
Ile Lucy
Ile Digby
Ile Kaien
Secteur 2
VHF C 71
Butterworth Rocks
Ile Kinahan
Ile Stephens
Greentop Lt.
Ile Smith
Gull Rocks
Ile Lawyer
Ile Porcher
É.-U.
Pt. Cornwallis
Cap Muzon
Pte. Jacinto
ENTRÉE DIXON
VOIR ENCART
Prince Rupert Trafic
Ile Triple
Ile Langara
Secteur 2
VHF C 71
Rose Spit
Kitimat
Sect Rocks
Ile Porcher
Ile Gibson
Hankin Rock
Entrée Browning
Pitt Island
Ile Emilia
CANADA
Tom Island
Ile Bonilla
Ile Banks
Sanity Pt.
Kingcome Pt.
ÎLES DE LA REINE-CHARLOTTE
DÉTROIT HECATE
Pte. Lawn
Ile Prince Royal
Dupont Island
Ile Ducken
Passage Green
Hiekish Narrows
PRINCE RUPERT ZONE STM
Secteur 1
VHF C 11
Détroit Tasu
Pte. Freeman
Ile McInnes
Cape Mark
Fog Rocks
Cap St. James
DÉTROIT DE LA REINE - CHARLOTTE
Pearl Rocks
Dugout Rocks
Cap Caution
Ile Triangle
VANCOUVER ZONE STM
Ile de Vancouver
TOFINO ZONE STM
Cape Scott
PRINCE RUPERT
SERVICES DU TRAFIC MARITIME
Zone de rapport Statement
Limite de secteur
Point d'appel

ZONE STM DE TOFINO

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	À l'exclusion des eaux des États-Unis se trouvant dans la partie de la zone de trafic CVTS Canada/É.-U. administrée par le centre SCTM de Tofino, toutes les eaux canadiennes se trouvant à l'intérieur du secteur délimité par une ligne partant du point : 48°28'36"N 124°40'00"W jusqu'au point 48°34'58"N 124°40'00"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°40'00"N 124°51'00 "W puis jusqu'au point 48°40'11".5N 124°51'29"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°43'18"N 125°05'54"W de là jusqu'au point 48°47'16"N 125°12'59".5 W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°53'03"N 125°04'24"W jusqu'au point 48°56'00"N 125°01'50".5 W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°56'51"N 125°00'02".5 W jusqu'au point 48°57'28"N 124°59'15"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 49°14'27"N 124°48'46"W jusqu'au point 49°14'27"N 124°50'13".5 W de là en suivant le littoral jusqu'au point 49°04'13".5N 124°51'16"W jusqu'au point 49°03'20".5N 124°51'44"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°59'03"N 124°57'54"W jusqu'au point 48°58'41"N 124°59'34"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°57'19"N 125°01'50"W jusqu'au point 48°57'57"N 125°04'50".5 W jusqu'au point 48°59'06"N 125°09'39".5 W jusqu'au point 48°58'48"N 125°10'57"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 49°00'59".5N 125°18'39"W jusqu'au point 49°01'54"N 125°19'26".5 W de là en suivant le littoral jusqu'au point 48°55'18"N 125°30'29"W jusqu'au point 48°55'18"N 125°32'06".5 W de là en suivant le littoral jusqu'au point 49°05'41"N 125°53'18"W jusqu'au point 49°17'03"N 126°13'44"W jusqu'au point 49°23'00"N 126°32'34"W jusqu'au point 49°44'57"N 126°58'54"W jusqu'au point 49°51'35"N 127°08'56"W jusqu'au point 49°59'49"N 127°27'06".5 W jusqu'au point 50°04'48"N 127°48'47" de là en suivant le littoral jusqu'au point 50°13'14"N 127°47'54"W jusqu'à 50°19'28"N 127°58'26"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 50°21'09"N 127°59'27".5 W jusqu'au point 50°26'38"N 128°02'43".5 W jusqu'au point 50°28'11"N 128°06'05"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 50°38'23".5N 128°19'35"W jusqu'au point 50°40'15"N 128°21'40"W de là en suivant le littoral jusqu'au point 50°46'57"N 128°25'32"W jusqu'au point 50°52'00"N 129°05'00"W de là en suivant une ligne sur 220° (Vrai) jusqu'à la limite des eaux territoriales 50°42'11"N 129°18'00"W de là en suivant la limite sud-est des eaux territoriales de façon à croiser la frontière internationale au point 48°28'36"N 124°40'00"W et de là en suivant une ligne vers le nord en direction du littoral canadien jusqu'au point 48°34'58"N 124°40'00"W.

INDICATIFS ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif	Voie	Fréquence (MHz)
1	*"Tofino Trafic"*	74	156.725

Nota : Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

POINTS D'APPEL

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description
1	1	Limite de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40'00"W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver *Administré par le centre de trafic de Seattle et de Tofino (CVTS)*	Une ligne orientée vers le nord allant du point 48°28'36"N, 124°40'00"W jusqu'au point 48°34'58"N, 124°40'00"W
2	1	Cap Beale	Une ligne reliant le feu de Cap Beale et le feu de Pointe Amphitrite. *Les navigateurs doivent indiquer s'ils vont passer par le chenal Trevor, le chenal Imperial Eagle ou le chenal Loudoun.*	Une ligne reliant les points 48°47'13"N, 125°12'51"W; et 48°55'17"N, 125°32'23"W
3	1	Pointe Chup	Une ligne reliant les positions de Pointe Chup et de Pointe Mutine	Une ligne reliant les positions 48°57'20"N, 125°01'37"W; et 48°56'33"N, 125°01'06"W
4	1	Pointe Ten Mile	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du feu de Pointe Ten Mile jusqu'à la rive opposée du Bras Alberni (Alberni Inlet)	Une ligne orientée sur 256° (Vrai) allant du point 49°03'34"N, 124°50'22"W jusqu'au point 49°03'20". 5N, 124°51'44"W
5	1	Pointe Dunsmuir	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du feu de Pointe Dunsmuir jusqu'à la rive opposée du Bras Alberni	Une ligne orientée sur 090° (Vrai) allant du point 49°09'16"N, 124°48'26"W jusqu'au point 49°09'16"N, 124°47'42"W
6	1	Pointe Amphitrite	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Pointe Amphitrite jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 48°55'17"N, 125°32'23"W jusqu'au point 48°46'06"N, 125°44'02"W
7	1	Pointe Estevan	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de Pointe Estevan jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 49°23'00"N, 126°32'32"W jusqu'au point 49°13'47"N, 126°44'25".5 W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	*Description géographique*
8	1	Détroit de Nootka	Une ligne reliant les positions du feu de Pointe Estevan et de Pointe Bajo	Une ligne reliant les positions 49°23'00"N, 126°32'32"W; et 49°37'06"N, 126°49'35"W
9	1	Bras Esperanza (Esperanza Inlet)	Une ligne reliant les positions de Pointe Ferrer et de Pointe Tatchu	Une ligne reliant les positions 49°44'57"N, 126°58'54"W et 49°51'35"N, 127°08'56"W
10	1	Île Solander	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du feu de l'île Solander jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 50°06'40".5N, 127°56'17"W; jusqu'au point 49°57'26"N, 128°08'16"W
11	1	Île Kains (Détroit de Quatsino)	Une ligne reliant les positions de Pointe Kwakiutl et de Cap Parkins	Une ligne reliant les positions 50°21'09"N, 127°59'27".5 W; et 50°26'38"N, 128°02'43".5 W
12	1	Cap Scott Île Triangle	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du feu de Cap Scott et passant par les îles Cox et Lanz jusqu'à l'île Triangle	Une ligne orientée sur 281° (Vrai) allant du point 50°46'57"N, 128°25'32"W jusqu'au point 50°52'00"N, 129°05'00"W
13	1	Limite de zone	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant de l'île Triangle jusqu'à la limite des eaux territoriales	Une ligne orientée sur 220° (Vrai) allant du point 50°52'00"N, 129°05'00"W jusqu'au point 50°42'11"N, 129°18'00"W

DÉTROIT DE
JUAN DE FUCA
ET
DÉTROIT PUGET
SERVICES DU TRAFIC MARITIME
ÎLE DE VANCOUVER
DÉTROIT DE JUAN DE FUCA
CANADA
É.-U.
STRAIT OF GEORGIA
ZONE STM VANCOUVER
Secteur 1
Seattle Trafic
VHF C 05A
Secteur 2
Seattle Trafic
VHF C 14
DÉTROIT PUGET
INLET ADMIRALTY
Limite
Secteurs 1 / 2
SEATTLE TRAFIC
WASHINGTON
Victoria
Race Rocks
Sheringham Pt.
Pt. Slip
Cape Flattery
Port Angeles
Ediz Hook
New Dungeness
Pt. Colville
Tacoma
TOFINO
SERVICES DE TRAFIC MARITIME
Limit de secteur de rapport
Point d'appel
VANCOUVER
ISLAND
ZONE STM TOFINO
ZONE STM VANCOUVER
ZONE STM PRINCE RUPERT
DÉTROIT DE LA REINE-CHARLOTTE
Tofino Trafic
Port Alberni
Estevan Pt.
Cap Scott
Cap Caution
Île Triangle
Île Solander
Cap Flattery
DÉTROIT NOOTKA
ESPERANZA INLET
DÉTROIT QUATSINO

ZONE STM DE VANCOUVER

SECTEURS ET LIMITES

Secteur	Limites
1	Toutes les eaux canadiennes se trouvant au nord et en-deçà d'une ligne partant du littoral de l'île de Vancouver à la position 48°34'58"N, 124°40'00"W; de là en direction sud le long du méridien de longitude 124°40'00"W, jusqu'à un point croisant la frontière internationale; de là en suivant la frontière internationale vers l'est et vers le nord en empruntant les eaux connues sous le nom du détroit de Juan de Fuca, détroit de Haro, Passage Boundary et le détroit de Georgia jusqu'à un point qui croise le littoral du Canada à la position 49°00'00"N, 123°05'20"W; de là jusqu'au feu du banc Roberts (Roberts Bank) à la position 49°05'16"N, 123°18'31".5W; de là jusqu'au feu de Sandheads à la position 49°06'23"N, 123°18'04"W; de là jusqu'au feu du brise-lames Iona à la position 49°12'18"N,123°15'50"W; de là à 270° (Vrai) sur 6,6 milles marins jusqu'à la position 49°12'18"N, 123°25'53"W; de là à 000° (Vrai) sur 8,15 milles marins jusqu'au feu de Cap Roger Curtis à la position 49°20'24"N, 123°25'53"W; de là à 303° (Vrai) sur 4,8 milles marins jusqu'à Pointe Gower à la position 49°23'01"N, 123°32'06"W; de là en suivant le littoral jusqu'à une ligne joignant les positions du feu de Pointe Reception à la position 49°28'15".9N, 123°53'12"W; de là jusqu'au feu de l'île Merry à la position 49°28'03".5N, 123°54'40"W; de là jusqu'au feu de l'île Ballenas à la position 49°21'02"N, 124°09'32"W; de là jusqu'à Pointe Cottam à la position 49°18'57"N, 124°12'45"W.
2	Toutes les eaux canadiennes se trouvant au sud de l'affluent principal du fleuve Fraser à l'est de la position du feu de Sandheads 49°06'23"N, 123°18'04"W; de là jusqu'à une ligne orientée 090° (Vrai) à partir de Pointe Shoal à la position 49°11'45"N, 122°54'51"W, jusqu'à la rive sud opposée.
3	Toutes les eaux canadiennes se trouvant au nord et à l'est d'une ligne partant du feu du brise-lames Iona à la position 49°12'18"N, 123°15'50"W; de là à 270° (Vrai) sur 6,6 milles marins jusqu'à la position 49°12'18"N, 123°25'53"W; de là à 000° (Vrai) sur 8,15 milles marins jusqu'au feu du Cap Roger Curtis à la position 49°20'24"N, 123°25'53"W; de là à 303° (Vrai) sur 4,8 milles marins jusqu'à Pointe Gower à la position 49°23'01"N, 123°32'06"W; comprenant toutes les eaux de la baie Howe et du Passage Burrard (Burrard Inlet).
4	Toutes les eaux canadiennes bornées au sud par une ligne partant du feu de Pointe Reception, à la position 49°28'15".9N,123°53'12"W; de là jusqu'au feu de l'île Merry à la position 49°28'03".5N,123°54'40"W; de là jusqu'au feu de l'île Ballenas à la position 49°21'02"N,124°09'32"W; de là jusqu'à Pointe Cottam à la position 49°18'57"N,124°12'45"W; et bornées au nord par une ligne partant du feu de Cap Scott à la position 50°46'57"N, 128°25'32"W; jusqu'à la position 50°52'00"N, 129°05'00"W; de là jusqu'au feu de Cap Caution 51°09'50"N, 127°47'06"W.

INDICATIFS ET FRÉQUENCES

Secteur	Indicatif d'appel	Voie	Fréquence (MHz)
1	*"Seattle Trafic"* (Points d'appel 1 et 3 seulement)	05A	156.25
1	*"Victoria Trafic"*	11	156.55
2	*"Victoria Trafic"*	74	156.725
3	*"Vancouver Trafic"*	12	156.6
4	*"Comox Trafic"*	71	156.575

Nota : Toutes les heures sont exprimées en heure normale du Pacifique ou en heure d'été du Pacifique, selon celle qui est en vigueur.

PROCÉDURES SPÉCIALES

Navires sortant de la barre rocheuse de Brotchie (Brotchie Ledge)

On demande aux pilotes d'aviser le centre de trafic maritime de Victoria (*Victoria Trafic)* de l'HAP des navires sortants à Race Rocks, quand cela est possible.

Pointe Grey/Pointe Atkinson

Les navires qui arrivent communiqueront quand ils atteindront une ligne joignant les positions de Pointe Grey et Pointe Atkinson et signaleront leur HAP à First Narrows. (Le Centre de trafic maritime de Vancouver (*Vancouver Trafic*) répondra uniquement s'il doit signaler la présence de trafic).

POINTS D'APPEL

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
1	1	Limite de zone	Une ligne orientée vers le nord le long du méridien 124°40'00"W à partir de la frontière internationale jusqu'au littoral de l'île de Vancouver *Administré par le centre du trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS)*	Une ligne orientée vers le nord à partir du point 48°28'36"N, 124°40'00"W jusqu'au point 48°34'58"N, 124°40'00"W
3	Change ment	Race Rocks	Une ligne orientée 090° - 270° (Vrai) passant par le feu de Race Rocks. *Administré par le centre du trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS)*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 48°17'54"N, 123°31'54"W
4	1	Bouée «VH»	Une ligne orientée 000° - 180° (Vrai) passant par la bouée «VH»	Une ligne orientée sur 000° -180° (Vrai) passant par 48°22'32"N, 123°23'29"W
5	Change ment	Banc Hein	Une ligne joignant les positions du feu de Hein Bank et de la bouée à cloche et les positions du feu de Pointe Cattle, et de l'île San Juan. *Administré par le centre du trafic maritime de Seattle et Victoria (CVTS)*	Une ligne allant du point 48°22'00"N, 123°02'01"W jusqu'au point 48°27'03"N, 122°57'45"W
6	1	Pointe Turn	3 milles marins avant d'atteindre le feu de Pointe Turn.	Un arc de cercle centré sur la position 48°41'20"N, 123°14'10"W, Rayon de 3 milles marins.

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
7	1	Pointe East	Une ligne joignant les positions du feu de Pointe East, de l'île Saturna et du feu de l'île Patos	Une ligne allant du point 48°47'00"N, 123°02'42"W, jusqu'au point 48°47'24"N, 122°58'13"W
8	Change ment	Île Patos	Une ligne joignant le feu de l'île Patos et le feu Alden Bank et une bouée à gong «A». *Administré par le centre de trafic de Seattle et Victoria (CVTS).*	Une ligne allant du point 48°47'24"N, 122°58'13"W, jusqu'au point 48°50'24"N, 122°52'32"W
9	1	Pointe Portlock	À Pointe Portlock.	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 48°49'41"N, 123°21'02"W
10	1	Pointe Peile	Au feu de Pointe Peile.	Une ligne orientée sur 045° - 225° (Vrai) passant par 48°51'00"N, 123°24'14"W
11	1	Passage Active	Aux abords du détroit Georgia, 3 milles marins au nord-est du feu de Pointe Georgina. Entrée dans le détroit Georgia après avoir l'autorisation de franchir le passage Active.	Arc centré sur la position 48°52'24".5N, 123°17'24".5W, Rayon de 3 milles marins.
12	Change ment	Sandheads	Au feu de Sandheads.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (Vrai) passant par 49°06'23"N, 123°18'04"W
12A	2	Île Woodward (Forêt de l'État)	Au feu de l'île Woodward à l'extrémité nord-est de l'île.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (Vrai) passant par 49°06'23".5N, 123°07'29".5W
12B	2	La Farge	À l'usine Ciments La Farge	Une ligne orientée sur 157° - 337° (Vrai) passant par 49°09'16".5N, 123°00'15"W
12C	Change ment	Pointe Shoal	À Pointe Shoal	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) passant par 49°11'45"N, 122°54'51"W
13	1	Passage Porlier ouest	3 milles marins avant l'entrée dans le passage Porlier ou après la sortie du passage	Un arc centré sur le feu du secteur de Virago Rock LL. 289.3 49°00'46".5N, 123°35'29".5W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement provenant de la mer à la position 350° - 130° (Vrai).

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
14	1	Passage Porlier est	3 milles marins avant l'entrée dans le passage Porlier ou après la sortie du passage.	Un arc centré sur le feu du secteur de Virago Rock LL. 289.3 49°00'46".5N, 123°35'29".5W Rayon de 3 milles marins sur une ligne de relèvement provenant de la mer à la position 180° - 265° (Vrai).
15A	Changement	Iona	Une ligne franc sud du feu du brise-lames Iona croisant la ligne formée avec le Cap Roger Curtis (15B).	Une ligne allant du point 49°12'18"N, 123°15'50"W, jusqu'au point 49°12'18"N, 123°25'53"W
15B	Changement	Cap Roger Curtis	Une ligne franc sud du Cap Roger Curtis croisant la ligne formée avec le feu du brise-lames Iona (15A).	Une ligne allant du point 49°12'18"N, 123°25'53"W, jusqu'au point 49°20'24"N, 123°25'53"W
15C	Changement	Pointe Gower	Une ligne joignant les positions du Cap Roger Curtis et de Pointe Gower.	Une ligne allant du point 49°20'24"N, 123°25'53"W, jusqu'au point 49°23'01"N, 123°32'06"W
16	3	Pointe Halkett	Une ligne joignant les positions de Pointe Halkett et le continent à un point au sud de la baie Lions	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) allant du point 49°26'43"N, 123°19'12"W, jusqu'à la côte continentale.
17	3	Île Grace	Une ligne joignant les positions du feu de l'île Grace et le continent à l'extrémité sud de Langdale.	Une ligne orientée sur 090° - 270° (Vrai) allant du point 49°25'50"N 123°26'48"W, jusqu'à la côte continentale.
18	3	Pointe Cowan Pointe Atkinson	Une ligne joignant les positions du feu de Pointe Cowan sur l'île Bowen et du feu de Pointe Atkinson sur le continent.	Une ligne allant du point 49°20'08".5N, 123°21'34".5W, jusqu'au point 49°19'50"N, 123°15'48"W
19	3	Dundarave	2 milles marins à l'ouest du pont Lions Gate. *Seuls les navigateurs faisant route vers l'est ont à communiquer leur position*	Une ligne orientée sur 000° - 180° (Vrai) passant par la bouée «QB» 49°19'02".5N, 123°12'00"W

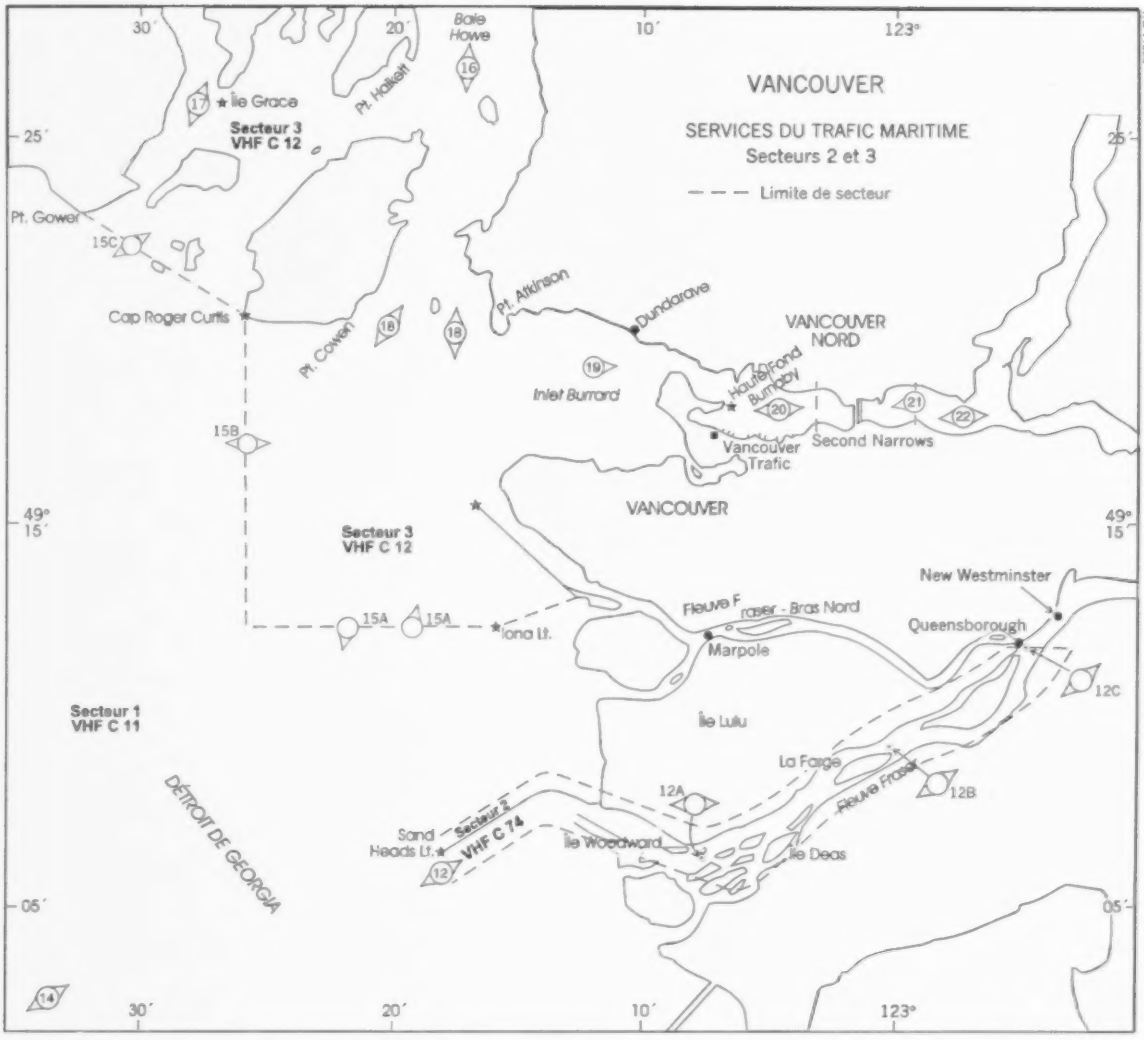
Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
20	3	Vanterm	Une ligne joignant les positions à l'extrémité ouest des terminaux de *Vancouver Ocean Terminals* et l'extrémité est de la cale sèche de la société Burrard Yarrows Corporation. *Les navires qui partent recevront un premier avis sur le passage du premier détroit à Vanterm (point d'appel 20)* *Les navires partant à l'ouest du point d'appel 20 recevront un premier avis sur le passage du premier détroit au moment du départ.* *Les navires à la sortie doivent signaler leur position quand ils atteignent le haut-fond Burnaby (Burnaby Shoal). Un avis de trafic maritime à jour sera émis au besoin.*	Une ligne orientée sur 358° - 178° (Vrai) allant du point 49°17'23"N, 123°04'33"W jusqu'au point 49°18'21"N, 123°04'37"W
21	3	Pointe Berry	Une ligne orientée 000° -180° (Vrai) à partir du feu de Pointe Berry et croisant le littoral nord sur la rive opposée. *Seuls les navigateurs faisant route vers l'ouest doivent signaler leur HAP.*	Une ligne orientée sur 000° - 180° (Vrai) et partant de 49°17'43"N, 122°59'09"W
22	3	Pointe Roche	Au feu de Pointe Roche.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (Vrai) passant par 49°18'02".5N, 122°57'17"W
23	1	Île Entrance Île Five Fingers	Une ligne joignant les positions du feu de l'île Entrance et de l'île Five Fingers.	Une ligne allant du point 49°12'34"N, 123°48'25"W, jusqu'au point 49°13'53"N, 123°54'52"W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
24	Change ment	Île Ballenas Île Merry Passage Welcome	Une ligne joignant les positions du feu de l'île Ballenas et du feu de l'île Merry; de là jusqu'au feu de Pointe Reception. *Si les navigateurs font route vers le nord, les navigateurs doivent indiquer si leur route passe par* • *le détroit de Malaspina,* • *le chenal Sabine,* • *le passage Stevens* • *à l'ouest de l'île Sisters.*	Une ligne allant du point 49°21'02"N, 124°09'32"W, jusqu'au point 49°28'03".5N, 123°54'40"W, de là jusqu'au point 49°28'15".9N, 123°53'12"W
25	4	Cap Lazo Powell River	Une ligne joignant les positions du feu de Cap Lazo et le brise-lames de Powell River et le feu de l'entrée sud. *Lorsqu'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent indiquer si leur route traverse* • *le détroit de Malaspina,* • *le chenal Sabine,* • *le passage Stevens* • *l'ouest de l'île Sisters.*	Une ligne allant du point 49°42'24".5N, 124°51'41".5W, jusqu'au point 49°51'46".5N, 124°33'23"W
26	4	Cap Mudge	Au feu de Cap Mudge . *S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HAP pour l'île Steep et pour le feu de l'île Maud.*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (vrai) passant par 49°59'56"N, 125°11'38"W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
27	4	Île Steep	Au feu de l'île Steep. *S'ils font route vers le nord, les navigateurs doivent signaler leur HAP pour Separation Head et mettre à jour leur HAP pour le feu de l'île Maud en cas de changement.*	Une ligne orientée sur 050° - 230° (vrai) passant 50°04'45"N, 125°15'06"W
28	4	Separation Head	À Separation Head. *S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HAP pour l'île Steep Island et mettre à jour leur HAP pour le feu de l'île Maud en cas de changement*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (vrai) passant par 50°10'51"N, 125°21'02"W
29	4	Île Cinque	Feu de l'île Cinque. *S'ils font route vers le sud, les navigateurs doivent signaler leur HAP à Separation Head et au feu de l'île Maud.*	Une ligne orientée sur 090° - 270° (vrai) passant par 50°17'44"N, 125°23'59".5W
30	4	Pointe Ripple	Feu de Pointe Ripple.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'05"N, 125°34'42"W
31	4	Pointe Vansittart	Feu de Pointe Vansittart.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (vrai) passant par 50°22'37"N, 125°44'31"W
32	4	Île Fanny	Feu de l'île Fanny.	Une ligne orientée sur 045° - 225° (vrai) passant par 50°27'13"N, 125°59'30"W
33	4	Feu de la baie Boat	Feu de la baie Boat.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (vrai) passant par 50°31'11"N, 126°34'37"W
34	4	Pointe Lizard	Feu de Pointe Lizard.	Une ligne orientée sur 045° - 225° (vrai) passant par 50°40'17".5N, 126°53'36"W
35	4	Pointe Lewis	Feu de Pointe Lewis.	Une ligne orientée sur 000° - 180° (vrai) passant par 50°33'07"N, 126°51'10"W
36	4	Pointe Pulteney	3 milles marins au nord du feu de Pointe Pulteney.	Un arc centré sur la position 50°37'51"N, 127°09'12"W Rayon de 3 milles marins.
37	4	Île Doyle	Feu de l'île Doyle.	Une ligne orientée sur 045° - 225° (vrai) passant par 50°48'20"N, 127°27'32"W

Numéro	Secteur	Nom	Description générale et conditions	Description géographique
38	4	Île Pine	Feu de l'île Pine.	Une ligne orientée sur 045° - 225° (vrai) passant par 50°58'33"N 127°43'35"W
39	Change ment	Cap Caution Île Triangle	Une ligne joignant les positions de Cap Caution et de l'île Triangle.	Une ligne allant du point 51°09'50"N, 127°47'06"W, jusqu'au point 50°52'00"N 129°05'00"W
40	Change ment	Cap Scott	Une ligne joignant les positions du feu de Cap Scott et de l'île Triangle.	Une ligne allant du point 50°46'57"N, 128°25'32"W, jusqu'au point 50°52'00"N, 129°05'00"W

VANCOUVER
SERVICES DU TRAFIC MARITIME
Secteurs 1 et 4
Limite de secteur
Suite pour le détroit de la Reine-Charlotte à plus petite échelle
DÉTROIT DE LA REINE-CHARLOTTE
Cap Caution
Secteur 4
VHF C 71
Secteur 1
VHF C 11
Secteur 2
VHF C 74
Secteur 3
VHF C 12
ÎLE DE VANCOUVER
Île Triangle
Cap Scott
Île Doyle
Pt. Lizard
Pt. Pulteney
Pt. Lewis
Ripple Pt.
Île Cinque
Separation Hd.
Cap Mudge
Cap Lazo
Powell River
Détroit de Malaspina
Chenal Sabine
Passage Stevens
Île Sisters
Pt. Reception
Île Merry
Île Ballenas
Pt. Cottam
Entrance I.
Île Grace
Baie Howe
Pt. Atkinson
Pt. Gower
Cap Roger Curtis
Inlet Burrard
Burnaby Sh.
Vancouver Trafic
Second Narrows
VANCOUVER
Fleuve Fraser - Bras Nord
Iona
Port Mann
Sand Heads
Voir Grande Échelle
DÉTROIT DE GEORGIA
Passage Porlier
Tsawwassen
CANADA
É.-U.
Passage Active
Pt. Portlock
East Pt.
Île Patos
Île Sucia
Passage Boundary
Île Skipjack
Turn Pt.
Victoria Trafic
S. Île Juan
Haro Strait
Pt. Cattle
Victoria
Banc Hein
DÉTROIT DE JUAN DE FUCA
Pt. Church
Race Rocks
Inlet Admiralty
Voir suite ci-dessus
Voir suite ci-après


VANCOUVER
SERVICES DU TRAFIC MARITIME
Secteurs 2 et 3
Limite de secteur
Baie Howe
Pt. Halkett
Île Grace
Secteur 3
VHF C 12
Pt. Gower
Cap Roger Curtis
Pt. Cowen
Pt. Atkinson
Dundarave
VANCOUVER NORD
Inlet Burrard
Haute Fond Burnaby
Vancouver Trafic
Second Narrows
VANCOUVER
Secteur 3
VHF C 12
New Westminster
Fleuve Fraser - Bras Nord
Queensborough
Marpole
Iona Lt.
Secteur 1
VHF C 11
Île Lulu
La Farge
Fleuve Fraser
DÉTROIT DE GEORGIA
Sand Heads Lt.
Secteur 2
VHF C 74
Île Woodward
Île Deas
30´
20´
10´
123°
25´
49° 15´
05´

❖*PROCÉDURES RELATIVES AUX AVIS DE SÉCURITÉ MARITIME DU FLEUVE MACKENZIE*

Pour accroître la sécurité de la navigation sur le fleuve Mackenzie, les zones dangereuses ont été indiquées et des méthodes de compte rendus ont été établies pour les navires dans ces zones. Tous les navires qui évoluent dans le fleuve doivent rapporter à SCTM d'Inuvik, avant d'entrer dans l'une des zones de danger (1-10) du fleuve énumérées ci-après, pendant qu'ils la traversent et au moment de la quitter, suivre les *procédures suivantes relatives aux avis de sécurité maritime sur le fleuve Mackenzie* :

1 **Du port de Wrigley jusqu'à la rivière Horn**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 0 et leur départ au point milliaire 65.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 65 et leur sortie au point milliaire 0.

2 **Head of the line jusqu'à Fort Simpson**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 130, et à nouveau avant de quitter le point milliaire 181 et signalent leur sortie au point milliaire 205.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 205 et leur sortie au point milliaire 130.

3 **De la courbe Camsell jusqu'à Jones Landing**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 282 et leur sortie au point milliaire 325.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 325 et leur sortie au point milliaire 282.

4 **De la rivière Blackwater jusqu'à la pointe Old Fort**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 400 et leur sortie au point milliaire 480.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 480 et leur sortie au point milliaire 400.

5 **Rapides de Sans Sault**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 620 et leur sortie au point milliaire 645.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 645 et leur sortie au point milliaire 620.

6 **Rapides de Ramparts**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 667 et leur sortie au point milliaire 680.
- Les navires montants signalent leur arrivée au point milliaire 680 et leur sortie au point milliaire 667.

7 **Chenal Oniak**

- Les navires signalent leur arrivée à l'entrée du chenal Oniak à partir des chenaux suivants : chenal Middle, chenal Luker et chenal East.
- Les navires signalent sortie du chenal Oniak vers les chenaux suivants : le chenal Middle, le chenal Luker et le chenal East.

8 **Chenal East – d'Inuvik jusqu'à Tununuk**

- Le navires descendants signalent leur arrivée à la sortie d'Inuvik et leur sortie soit à l'entrée du chenal Oniak ou au point milliaire 1040.
- Les navires montants en direction d'Inuvik signalent leur entrée au point milliaire 1040 ou à l'entrée du chenal Oniak et signalent leur arrivée à Inuvik.

9 **Chenal est - Kittigazuit**

- Les navires descendants signalent leur arrivée au point milliaire 1070 et leur sortie à la bouée de direction du point milliaire 1081.

- Les navires montants signalent leur arrivée à la bouée de direction du point milliaire 1081 et leur sortie au point milliaire 1070.

10 **Les navires devraient aussi signaler au Centre SCTM d'Inuvik leur entrée dans les chenaux étroits suivants du delta du Mackenzie ainsi que leur sortie de ces chenaux :**

- Chenal d'Aklavik
- Rivière Rouge Arctique
- Chenal de Husky
- Chenal de Napoiak
- Chenal Peel
- Rivière Peel
- Chenal Phillips
- Chenal Schooner
- Chenal de Tiktalik
- Chenal d'entrée de Tuktoyaktuk

Les navigateurs devraient également signaler, s'ils le jugent bon, leur arrivée dans tout chenal étroit du delta du Mackenzie ainsi que leur sortie.

Les navires devraient assurer une veille radio continue sur la fréquence d'urgence et d'appel de l'ouest de l'Arctique 5803 kHz (SSB), à compter de leur arrivée au premier point de compte rendu précédant une zone de danger jusqu'à ce qu'ils signalent qu'ils sont hors de la zone de danger.

S'ils ne peuvent obtenir la communication avec le centre SCTM d'Inuvik sur la fréquence 5803 kHz, les navigateurs peuvent utiliser la voie VHF 16 (156,8 MHz) si elle est disponible, soit directement ou en passant par un autre navire, pour le relais possible à SCTM d'Inuvik.

Les avis de sécurité devraient comprendre les renseignements suivants :

(a) Nom du remorqueur et nombre de chalands remorqués, et si ces derniers sont chargés ou lèges
(b) Direction du voyage, c.-à-d. vers le nord, le sud, etc.
(c) Zone de danger
(d) Point milliaire
(e) Heure
(f) Remarques.

EXEMPLE:

Inuvik Radio Grade côtière, ici Angus Sherwood, en direction sud avec 6 chalands chargés, entrant dans la zone 6 au point milliaire 680, à 1030 heure locale; heure prévue d'arrivée au point milliaire 660 à 1530 heure locale. Avez-vous du trafic de rapporté ?

Si la communication avec le Centre SCTM d'Inuvik ne peut être obtenue soit directement ou en passant par un autre navire, le navire devrait transmettre sa position en l'air dans l'espoir qu'elle sera captée et relayée. Sur réception d'un compte- rendu faisant état de l'entrée d'un navire dans une zone dangereuse, l'officier SCTM inscrira la date et l'heure du compte- rendu ainsi que la position du navire, et indiquera au navire si d'autres navires se trouvent également dans la zone. Il informera aussi les autres navires de l'approche du navire entrant.

PARTIE 4

GÉNÉRALITÉS

SERVICE TÉLÉPHONIQUE MARITIME

Généralités

❖Ce service permet à une personne à bord d'un navire de parler directement à n'importe quelle personne à terre ou inversement, comme dans les conversations interurbaines ordinaires. Il est un prolongement du réseau téléphonique public assuré aux navires en mer par l'intermédiaire des centres SCTM. Pour connaître les procédures à suivre pour établir le contact avec les centres SCTM, consultez la rubrique ci-après, intitulée "Procédures en radiotéléphonie". Il n'est fait aucune distinction entre les communications le jour, la nuit ou le dimanche. Les conversations payables à l'arrivée sont admissibles dans l'un ou l'autre sens, du navire à la terre ou de la terre au navire. Ce service s'applique seulement au Centre SCTM d'Inuvik car ce service a été discontinué entièrement aux Centres SCTM de Comox, Prince Rupert, Tofino et Vancouver.

Conseils médicaux

Les capitaines de navires peuvent obtenir des conseils médicaux en contactant les centres SCTM, et en demandant d'être relié à un médecin. La Garde côtière reliera le navire au médecin approprié par l'intermédiaire du système de téléphone maritime. Les coûts relatifs aux communications seront payés par le centre SCTM.

Pour effectuer un appel téléphonique maritime

D'un navire à la terre

1. Écoutez pour vous assurer que la centre SCTM n'est pas en communication avec un autre navire.

2. Appelez le centre SCTM et, lorsque la communication a été établie, donnez au centre les renseignements suivants:

   (a) Le nom de la ville à appeler;
   (b) Le nom et (ou) le numéro de téléphone de la personne à appeler, en mentionnant s'il s'agit d'une conversation payable à l'arrivée;
   (c) Le nom de l'appelant ou le numéro de sa carte d'appel d'une compagnie de téléphone.

3. À la fin de la conversation téléphonique, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel du navire.

4. Si un opérateur radio de navire est incapable de calculer les frais qu'il doit percevoir pour une conversation téléphonique maritime, il doit, au moment où il effectue l'appel, demander au centre SCTM de lui indiquer les frais. Le centre SCTM transmettra ce renseignement au navire à la fin de la conversation.

De la terre à un navire

1. Signalez "O" et demandez au (à la) téléphoniste de vous mettre en communication avec l'opérateur maritime".

2. Communiquez au (à la) téléphoniste les renseignements suivants:

   (a) Le nom de la personne et du navire à appeler, en mentionnant s'il s'agit d'une conversation payable à l'arrivée;
   (b) Le nom de la ville et le numéro de téléphone de l'appelant, ainsi que le numéro de la carte d'appel de l'appelant, s'il en a une.

Pour recevoir un appel téléphonique maritime

1. Lorsque vous entendez un appel destiné à votre navire, répondez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

2. À la fin de la conversation, terminez en donnant le nom et l'indicatif d'appel de votre navire.

❖*SERVICE DU TÉLÉPHONE CELLULAIRE (*16) - SITUATIONS D'URGENCE MARITIME*

Dans certaines régions du Canada, les Centres SCTM sont reliés au réseau téléphonique cellulaire. Les membres du réseau cellulaire peuvent, **dans une situation d'urgence seulement, composer (étoile) *16** sur leur appareil cellulaire afin d'obtenir l'aide d'un Centre SCTM.

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'**un téléphone cellulaire n'est pas un bon produit de remplacement pour une radio maritime** parce que le système de sécurité maritime mobile dans les eaux méridionales canadiennes s'appuie principalement sur les communications VHF. L'avantage du VHF réside dans le fait qu'un appel puisse être entendu par le (les) Centre(s) SCTM le (les) plus près et par les autres navires se trouvant dans les environs et qui peuvent fournir une aide immédiate. Par contre, le réseau téléphonique cellulaire est un système de personne à personne et par conséquent, n'offre pas les avantages offerts par le mode de diffusion en VHF lors de situation d'urgence.

De plus, les navigateurs doivent prendre note qu'il est dans leur intérêt d'utiliser des fréquences de détresse de radio maritime pour obtenir de l'aide dans une situation urgente et que l'utilisation d'un téléphone cellulaire devrait être considérée comme une solution de rechange seulement lorsque l'appareil radiotéléphonique n'est pas disponible. L'équipement de signal de détresse standardisé tel que le radiotéléphone et les RLS ne devrait jamais être remplacé par l'utilisation unique du téléphone cellulaire.

Nota: Des détails de ce service peuvent être obtenus en contactant les compagnies locales de téléphone cellulaire, cependant, des marins sont avertis que non toutes les compagnies de téléphone cellulaire fournissent ce service.

SERVICE DE RADIOGONIOMÉTRIE

Dans certaines régions du Canada, les centres SCTM sont dotés de radiogoniomètres par VHF (VHF/DF) qui permettent de déterminer ou de confirmer le relèvement, à partir d'une installation de radiogoniométrie, d'un navire demandant assistance dans une situation de détresse ou d'urgence. De plus, une ligne de position estimée à partir d'une installation de radiogoniométrie peut être fournie aux navires qui sont incertains de leur position. L'emplacement des centres SCTM offrant un service de radiogoniométrie VHF n'est pas indiqué dans la partie «Nomenclature des centres» de la présente publication. Le but de ce service n'est pas de fournir un service de navigation. Il est important de souligner que les positions ne sont qu'approximatives. Les navigateurs doivent strictement utiliser ces positions en fonction de leur propre discrétion.

Relèvements radiogoniométriques

Les centres SCTM émettront, sur demande, des signaux qui permettront aux navires d'effectuer un relèvement au moyen de leur radiogoniomètre. On signale aux capitaines des navires dotés d'appareils radiogoniométriques utilisant un cadre radiogoniométrie, que les relèvements effectués peuvent être erronés si des matériaux métalliques ou un appareil (poteau, fils, treuils, etc.) sont installés près des appareils à antennes radiogoniométriques après leur étalonnage.

Avertissement est donné aux capitaines de navire de se méfier des relèvements radiogoniométriques obtenus à l'aide des stations commerciales de radiodiffusion. Les relèvements obtenus à l'aide de ces stations peuvent être erronés par suite des erreurs causées par la réfraction des ondes sur la côte. De plus, l'étalonnage du radiogoniomètre utilisé peut varier considérablement à cause des grandes différences entre les fréquences utilisées (la bande normale de radiodiffusion s'étale sur environ 1060 kHz). Enfin, il est recommandé de s'assurer que l'on connaît avec précision la position de l'émetteur de radiodiffusion (et non pas celle du studio) avant de l'utiliser comme aide à la navigation.

SERVICE NAVTEX DE LA GCC

Le service NAVTEX est disponible à partir des sites de diffusion suivants :

Sites	Position	Portée (MM)	ID
Tofino	48 55 N 125 32 W	300	H
Prince Rupert	54 17 N 130 25 W	300	D

Le service est assuré sur la fréquence 518 kHz sur la base de temps partagé pour la diffusion du contenu des indicateurs de sujets suivants :

(A) Avertissements à la navigation
(B) Avertissements météorologiques
(C) Rapports sur les glaces
(D) Messages de recherche et de sauvetage
(E) Prévisions météorologiques
(H) Messages Loran-C
(K) AVIS À LA NAVIGATION (NOTSHIP) sur le système de positionnement global différentiel (DGPS)

L'heure et le contenu des diffusions apparaissent dans les listes individuelles des centres SCTM.

RÉGION DU PACIFIQUE
COUVERTURE NAVTEX 300NM
PRINCE RUPERT
TOFINO
ZONE DE CHEVAUCHEMENT
TERRE
USA
CANADA
PRINCE RUPERT (D)
TOFINO (H)
É.-U.

PLAN DE ROUTE ET SERVICE D'ALERTE

Tous les conducteurs de petites embarcations, y compris ceux qui effectuent un voyage d'une journée, devraient fournir un Plan de route à une personne responsable. Cette personne responsable doit s'assurer d'appeler un centre de coordination de sauvetage lorsque le navire accuse un retard significatif. (Le numéro de téléphone apparaît en première page de la plupart des annuaires de téléphone). Lorsqu'il n'est pas possible de fournir un Plan de route à une personne responsable, le Plan de route peut être envoyé à un centre des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière. En mer, les capitaines/conducteurs qui ont fourni un Plan de route à un centre SCTM sont invités à fournir quotidiennement un rapport de leur position lors de longs voyages.

❖L'information requise devrait couvrir les éléments identifiés ci-dessous.

- l'identification navire
- s'agit-il d'un navire à voile ou à moteur?
- la dimension et le type de navire
- la couleur de la coque, du pont et de la cabine
- le type de moteur
- autres caractéristiques particulières
- autre equipement de communications sur veillée, inclus des référence de contacter (N° téléphone, adresse courriel etc.
- le genre d'appareil radio et les voies qui seront surveillées
- description des radeaux ou bateaux de sauvetage disponibles
- le nombre et le type de fusées éclairantes
- le nombre de vestes de sauvetage et/ou d'habits de survie
- autre équipement de sécurité
- nom, adresse et no. de téléphone du propriétaire
- autre information
- date et heure du départ
- nombre de personnes à bord
- point de départ
- route et points d'arrêts
- destination (toutes les destinations sont acceptées)
- l'heure prévue d'arrivée à destination
- le numéro de téléphone d'un personne pour contacter à cause d'un urgence
- l'heure et la date d'alerte
- l'heure de dépôt

HEURES

Les heures sont exprimées par quatre chiffres, les deux premiers donnant l'heure et les deux derniers les minutes, le jour commençant à minuit, 0000, et se terminant à 2400.

Signaux horaires

Au Canada le Conseil national de recherches est l'agence fédérale responsable de l'heure officielle. Son Institut des étalons nationaux de mesure, qui se trouve à Ottawa (Ont.), transmet ses signaux horaires par la station radio ondes courtes CHU, située au point 45 17 47 N, 75 45 22 W. Elle est munie d'antennes verticales pour assurer le meilleur service possible aux usagers canadiens. Les signaux horaires sont émis d'une façon continue à 3330 kHz, 7335 kHz 14670 kHz, H3E à bande latérale unique supérieure (compatible AM). Les fréquences de l'onde porteuse et les impulsions de seconde proviennent d'une horloge atomique au césium, et par conséquent, l'exactitude de la fréquence est de 10^{-11} et l'heure émise par CHU est exacte à 50 microsecondes près. Le début de chaque seconde (UTC) coïncide avec le début d'une impulsion de 0,3 seconde à 1000 Hz, avec certaines omissions et périodes d'identification. La demi-minute est marquée par l'omission de l'impulsion précédente (pour la 29e seconde). Les neuf impulsions avant la minute exacte sont raccourcies à des "tics" pendant l'annonce de l'heure. L'heure annoncée coïncide avec le début de l'impulsion suivante (une demi-seconde à 1000 Hz). La première minute de chaque heure commence avec une impulsion d'une seconde, suivie de 9 secondes de silence.

L'annonce bilingue de l'identification de la station CHU et de l'heure se fait comme suit:

«CHU Canada - Temps Universel Coordonné - - heures - - minutes - -» pour les minutes paires,

ou

«CHU Canada – Temps universel coordonné (Coordinated Universal Time - - hours - - minutes) - - heures - - minutes» pour les minutes impaires.

Quelques annonces plus longues utilisent l'abréviation «UTC» au lieu de la formule complète.

Selon la pratique acceptée internationalement, l'heure officielle du Canada est une échelle de temps UTC (Temps Universel Coordonné). On garde UTC à moins d'une seconde de l'échelle de temps astronomique UT1 nécessaire pour la navigation céleste. Pour obtenir UT1 avec une exactitude de 0,1 seconde, on peut décoder la différence [UT1 - UTC], appelée DUT1, diffusée par CHU au moyen d'un code accepté internationalement. Pour décoder la valeur de DUT1 en dixièmes de seconde, l'utilisateur compte le nombre d'impulsions accentuées de seconde au cours d'une minute. Si l'accentuation se fait sur les secondes 1 à 8, DUT1 est positive; quand elle est négative, on utilise les secondes 9 à 16. Pour CHU les impulsions accentuées sont divisées, (0,1 seconde de trait, 0,1 seconde de silence, 0,1 seconde de trait) de telle sorte qu'un trait sonore double est entendu.

PROCÉDURES EN RADIOTÉLÉPHONE

Généralités

Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, et surtout dans des conditions météorologiques défavorables, les capitaines sont priés de faire en sorte qu'une écoute fidèle et continue soit gardée sur la fréquence de 2182 kHz. Lorsque la chose est possible, et compte tenu des exigences du contrôle de la circulation maritime et du contrôle de la voie maritime, il faut aussi garder l'écoute fidèlement sur la voie 16 (156,8 MHz).

LES FRÉQUENCES 2182 kHz ET VOIE 16 (156,8 MHz) NE PEUVENT ÊTRE UTILISÉES QUE POUR LE TRAFIC DE DÉTRESSE ET D'URGENCE, LES APPELS DE SÉCURITÉ OU, QUAND D'AUTRES MOYENS D'ÉTABLIR LES COMMUNICATIONS N'EXISTENT PAS OU FONCTIONNENT MAL POUR DES APPELS RÉGULIERS. LE SEUL MODE DE DIFFUSION AUTORISÉ SUR LA FRÉQUENCE 2182 kHZ EST LA BANDE LATÉRALE UNIQUE H3E (COMPATIBLE AM).

Les centres SCTM continueront d'observer des périodes de silence sur la fréquence porteuse de détresse internationale de 2182 kHz pendant trois minutes deux fois l'heure, à l'heure et à la demi-heure. Cette procédure se poursuivra au moins jusqu'au 1er février 2003.

Les appels initiaux doivent être faits directement sur la fréquence de sécurité et d'appel 2182 kHz. Il y a lieu de suivre cette procédure parce que les centres des Services de communications et de trafic maritime ne surveillent pas normalement les fréquences de travail dans la bande MF.

Les appels initiaux peuvent être faits directement sur l'une des fréquences de travail VHF, indiquées en caractères gras, qui figurent dans la colonne de la « nomenclature » des Centres SCTM; dans ce cas, le centre SCTM répondra sur la fréquence correspondante qui est indiquée dans la colonne. Il est nécessaire, en faisant l'appel initial, d'indiquer la fréquence ou le numéro de la voie (voir la liste). Il y a lieu de suivre cette procédure pour indiquer exactement aux officiers des centres SCTM gardant l'écoute simultanément sur un certain nombre de fréquences, la bonne fréquence à utiliser dans leur réponse. Avant de faire un appel directement sur une fréquence de travail, il importe d'écouter assez longtemps pour s'assurer que la voie n'est pas utilisée.

Les demandes de vérifications par radio devront être faites au centre SCTM de la manière mentionnée plus haut pour les appels initiaux.

Si la communication sur une fréquence de travail avec le centre SCTM est difficile à établir ou si la communication avec un autre navire est souhaitée, l'appel initial pourra être fait sur la fréquence d'appel voie 16 (156.8 MHz); la station réceptrice répondra alors sur la même fréquence. Dès que la communication aura été établie, il faudra s'entendre sur une fréquence de travail; toutes les autres communications seront faites sur cette fréquence.

Nous rappelons aux capitaines de navires ayant une installation radiotéléphonique qu'un journal de toutes les transmissions radio doit être tenu à bord.

Les exemples suivants illustrent la procédure à suivre

Appel initial lorsqu'un navire essaie d'établir la communication sur une fréquence de travail avec une station particulière:

Éléments	Mots parlés
Nom de la station appelée (trois fois au plus)	TOFINO RADIO GARDE CÔTIÈRE
Le mot ICI	ICI
Type, nom, indicatif d'appel du navire	LE VAPEUR FAIRMONT CYLD
appelant (trois fois au plus) et voie	VOIE 26
Invitation à répondre	RÉPONDEZ

Appel à faire lorsqu'un navire désire établir la communication avec n'importe quelle station à sa portée (ou dans une certaine région):

Éléments	Mots parlés
Appel général (trois fois au plus)	TOUTES STATIONS (ou par ex. TOUS LES NAVIRES DANS LE DÉTROIT DE JOHNSTONE)
Le mot ICI	ICI
Type, nom et indicatif d'appel du navire	LE NAVIRE-CITERNE IMPERIAL
appelant (trois fois au plus)	NAVIRE-CITERNE IMPERIAL CORNWALL VCVC
Invitation à répondre	RÉPONDEZ

Lorsqu'une station désire diffuser des renseignements et non établir une communication, elle doit transmettre le message au lieu d'inviter à répondre.

Un message radio en provenance d'un navire, se compose de plusieurs parties qui doivent être transmises dans l'ordre suivant:

(a) Le type, le nom et l'indicatif d'appel du navire, qui envoie le message.
(b) Le numéro du message (le numéro 1 sera donné au premier radiotélégramme envoyé chaque jour à chaque station distincte).
(c) Le nombre de mots.
(d) La date et l'heure d'envoi du message*. (De préférence en UTC. L'heure avancée ne doit pas être utilisée.)
(e) L'adresse.
(f) Le texte ou le corps du message.
(g) La signature.

Remarque. - Les parties (a), (b), (c) et (d) constituent le "préambule".

*La date et l'heure peuvent être envoyées en un seul groupe, les deux premiers chiffres représentant la date et les quatre derniers l'heure.

Exemple d'un radiotélégramme navire-côte:

MESSAGE DU VAPEUR WEST WIND, INDICATIF D'APPEL VC2222, NUMÉRO UN,
NOMBRE DE MOTS UN DEUX, ENVOYÉ ZÉRO SEPT UN DEUX DEUX CINQ GREENWICH,
SÉPARATIF, ADRESSE OCTERM MONTRÉAL, SÉPARATIF, TEXTE, ARRIVE QUAI DE
CHARGEMENT 1200 LOCAL DEMAIN, VEUILLEZ PRÉPARER RAVITAILLEMENT,
SÉPARATIF, SIGNÉ CAPITAINE, TERMINÉ.

Un accusé de réception d'un message ne devra être donné que lorsque l'opérateur à la réception sera certain que les renseignements transmis ont été correctement reçus.

Il est impossible d'établir des expressions conventionnelles précises applicables à toutes les procédures utilisées en radiotéléphonie. Cependant, on devra autant que possible se servir des expressions conventionnelles suivantes.

Expression	**Signification**
VEUILLEZ ACCUSER RÉCEPTION	Faites-moi savoir que vous avez reçu et compris ce message.
CORRECTION	Une erreur a été commise dans cette transmission. Le texte correct est .....
CONTINUEZ	Continuez à transmettre votre message.
RÉPONDEZ	Ma transmission est terminée et j'attends une réponse de vous.
TERMINÉ	Cette conversation est terminée et je n'attends pas de réponse.
RELISEZ	Après mon RÉPONDEZ, relisez-moi tout ce message exactement comme vous l'avez reçu.
ROGER	J'ai reçu en entier votre dernière transmission.
REÇU NUMÉRO	J'accuse réception de votre message numéro .....
ATTENDEZ	Attendez, je vous communiquerai d'autres renseignements
VÉRIFIEZ	Vérifiez avec l'expéditeur et envoyez la version correcte
CHAQUE MOT DEUX FOIS	À titre de demande: Veuillez prononcer chaque mot deux fois. À titre de renseignement: Je prononcerai deux fois chaque mot de ce passage.

Comment utilisez-vous votre appareil radio maritime ?

On compte plus de 150 000 stations radio dûment enregistrées en Colombie-Britannique. Des fréquences spécifiques sont attribuées à chacune de ces stations en fonction de leurs besoins particuliers. Dans l'ensemble, les communications sont claires et les fréquences ne sont pas encombrées du fait que la plupart des utilisateurs respectent les règles régissant la radiotéléphonie.

Un sérieux problème est cependant apparu en raison de l'utilisation de radio à deux voies à bord des navires de la côte ouest. Certains conducteurs d'embarcations utilisent des voies non autorisées sur des radios synthétisés. Cela cause de grandes interférences aux services municipaux à terre. Dans ces cas, Industrie Canada entend déposer des accusions en vertu de la *Loi sur la radiocommunication* et du *Règlement sur la radiocommunication.*

Votre collaboration est très importante à cet égard et vous devez utiliser uniquement les voies réservées au secteur maritime. Votre propre sécurité et celle des autres en dépendent.

Alphabet phonétique

Lorsqu'il est nécessaire d'épeler les indicatifs d'appel, les abréviations de service et les mots dont l'orthographe pourrait prêter à confusion, la table d'épellation de lettres suivante doit être utilisée:

A - ALFA	G - GOLF	M - MIKE	S - SIERRA	Y - YANKEE
B - BRAVO	H - HOTEL	N - NOVEMBER	T - TANGO	Z - ZULU
C - CHARLIE	I - INDIA	O - OSCAR	U - UNIFORM	
D - DELTA	J - JULIETT	P - PAPA	V - VICTOR	
E - ECHO	K - KILO	Q - QUEBEC	W - WHISKEY	
F – FOXTROT	L – LIMA	R – ROMEO	X - X-RAY	

❖*COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE*

Les centres des SCTM canadien sont chargés de surveiller toutes les fréquences maritimes de détresse même si chaque Centre ne surveille pas nécessairement chacune de ces fréquences. SCTM assure la coordination entre le RCC/MRSC et le ou les navires en cause dans une situation de détresse.

Les fréquences de détresse de la radiotéléphone sont les suivantes :

(i) 2182 kHz sur la bande de fréquence moyenne; et

(ii) 156,8 MHz (voie 16) sur la bande de fréquence très haute (VHF); et

(iii) toute autre fréquence disponible sur laquelle l'on pourrait attirer l'attention s'il est impossible d'émettre sur les fréquences 2182 kHz ou 156,8 MHz.

Afin d'accroître la sécurité en mer, tout navire devrait, durant les heures où il maintient une écoute sur la fréquence de détresse (2182 kHz), prendre autant que possible les mesures qui suivent :

(i) maintenir une veille d'écoute attentive sur la fréquence durant les périodes de silence soit trois minutes, deux fois l'heure, à l'heure et à la demi-heure, c'est-à-dire à xh00m et xh30m UTC; et

(ii) ne pas transmettre durant ces périodes de silence.

Lorsqu'une autre station est en détresse :

(i) toutes les communications pouvant nuire au trafic de détresse doivent être interrompues;

(ii) l'attention doit porter sur les communications de détresse et tous les renseignements possibles doivent être captés; et

(iii) une station dans le voisinage de l'embarcation en détresse doit accuser réception du message de détresse qu'elle capte et indiquer sa propre position par rapport à celle de l'embarcation en détresse ainsi que les mesures prises.

Les communications de détresse englobent le :

- **Signal d'Alarme;**
- **Signal de Détresse;**
- **Appel de Détresse,;**
- **Message de Détresse ; et**
- **Trafic de Détresse**

Un Signal d'Alarme suivi d'un Appel et/ou Signal de Détresse signifie que le navire, l'aéronef ou tout autre véhicule qui faire la transmission est :

(i) menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; ou

(ii) sait qu'un autre navire, aéronef ou véhicule est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'être secouru immédiatement; et

(iii) La **communication de détresse** devrait répéter par le navire en détresse aussi longtemps qu'il n'a pas capté de réponse.

Le **Signal d'Alarme**

Le Signal d'Alarme radiotéléphonique consiste en deux notes musicales de hauteur différente transmises alternativement pendant une période d'au moins 30 secondes et d'au plus une minute. La tonalité de ce signal est semblable à celle du signal de certaines ambulances.

Le Signal d'Alarme sert à avertir les stations radio côtières et les autres navires :

(i) qu'un appel ou un message de détresse est susceptible ou sur le point de suivre, ou

(ii) qu'une station radio côtière émettra un avis urgent de cyclone, qui devrait être précédé par le signal de sécurité (SÉCURITÉ), ou

(iii) qu'une personne est tombée par-dessus bord et que le secours d'un autre navire est nécessaire et que cet autre navire ne peut être contacté qu'en utilisant le Signal d'Urgence (PAN PAN) seulement.

Le Signal d'Alarme :

(i) Ne doit jamais être utilisé pour d'autres raisons que celles mentionnées ci-dessous; et

(ii) devrait d'abord être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et /ou voie 16 (156,8 MHz);

(iii) peut également être émis sur toute autre fréquence s'il est impossible de lancer l'appel sur les fréquences de détresse; et

(iv) peut déclencher un dispositif de contrôle appelé récepteur de veille de fréquence de détresse servant à surveiller la fréquence 2182 kHz.

Le **Signal de Détresse** formé du mot "MAYDAY".

L'Appel de Détresse comprend :

(i) le mot "MAYDAY" (prononcé trois fois);

(ii) le mot "ICI" suivi par;

(iii) le nom du navire en détresse (prononcé trois fois).

L'Appel de Détresse :

(i) ne doit jamais être adressé à une station radio côtière ou à un navire en particulier;
(ii) a priorité absolue sur toute autre émission; et toute station radio côtière et tout navire qui captent cet appel doivent cesser toute émission susceptible de brouiller cet appel et garder l'écoute sur la fréquence utilisée à cette fin.

Le **Message de Détresse** comprend :
(i) le mot "MAYDAY";
(ii) le nom du navire en détresse;
(iii) la position du navire en détresse;
(iv) la nature de la détresse;
(v) le genre de secours demandé;
(vi) tout autre renseignement utile qui pourrait faciliter le sauvetage;
(vii) les mots "À VOUS", qui sert à accuser réception et à inviter l'interlocuteur à répondre.

Le **Trafic de Détresse** englobe tous les messages concernant le secours immédiat nécessaire au navire en détresse.

Avant que l'émission du quelque Trafic de Détresse, le Signal de Détresse "MAYDAY" doit être transmis au moins une fois avant l'appel.

La direction de ce Trafic de Détresse appartient au navire en détresse ou au navire ou à la station radio côtière qui émet un Message de Détresse.

Une station mobile qui apprend qu'une autre station mobile est en détresse peut transmettre le message de détresse dans l'un des cas suivants :
(i) la station en détresse ne peut pas le transmettre;
(ii) le capitaine ou la personne responsable de l'embarcation ayant à bord la station qui intervient juge que d'autres secours sont nécessaires;
(iii) bien que n'étant pas en mesure d'apporter du secours, la station qui intervient a entendu un message de détresse dont on n'a pas accusé réception.

Dans cette conjoncture le message de détresse prend la forme suivante :
(i) Signal d'Alarme radiotéléphonique si possible;
(ii) le signal "MAYDAY RELAY" (prononcé trois fois);
(iii) le mot "ICI";
(iv) l'identification de la station mobile qui répète le message (prononcé trois fois).

Lorsque le Trafic de Détresse est terminé ou que le silence n'est plus nécessaire, la station qui a eu la direction du trafic de détresse doit émettre, sur la fréquence de détresse, un message indiquant que le trafic de détresse est terminé.
(i) le mot "MAYDAY"
(ii) les mots « Toutes stations » (prononcée trois fois);
(iii) le mot « ICI »;
(iv) le nom de la station qui a eu la direction du trafic de détresse;
(v) l'universel temp coordonné au courant (UTC);
(vi) le nom du navire qui a eu en détresse, du mot « SEELONCE FEENEE »;
(vii) un bref description de la résolution de la détresse
(viii) le mot « terminé ».

Exemple de Procédure de Détresse

Si possible, émettre le signal d'alarme pendant une période variant entre 30 secondes et une minute, puis prononcer lentement et distinctement :

le Signal de Détresse	« MAYDAY » (prononcée trois fois)
le mot	« ici »
le nom du navire.....	« Untel » (prononcées trois fois)
le Signal de Détresse	« MAYDAY »
le nom du navire	« Untel »
la position.....	« au large des Îles Sainte-Marie »
la nature de la détresse	« avons heurté un rocher et coulons »

le secours nécessaire	« avons besoin d'aide à abandonner le navire »
l'autres renseignements utiles	« lancerons des fusées »
l'invitation à accuser réception et à répondre	« à vous »

❖***COMMUNICATIONS D'URGENCE***

Le **Signal d'Urgence** est constitué par les mots « PAN PAN » .

L'**Appel d'Urgence** comprend :
(i) le mot « PAN PAN »; (prononcée trois fois)
(ii) les mots « toutes les station » ou l'appel de la station spécifique; (prononcée trois fois)
(iii) le mot « ici », suivi par;
(iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcée trois fois)

Le signal/appel d'urgence ne peut être émis qu'avec l'autorisation du capitaine ou de la personne responsable du navire, de l'aéronef ou de tout autre véhicule muni de la station mobile.

Ce signal/appel sert à indiquer que la station appelante a un message très urgent à transmettre concernant la sécurité d'un navire, d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne quelconque se trouvant à bord ou en vue du bord.

Le signal d'urgence, l'appel d'urgence et le message d'urgence doivent être émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156,8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser tout autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Le signal d'urgence a la priorité sur toutes les autres communications, sauf celles de détresse, et toutes les stations qui l'entendent doivent prendre soin de ne pas brouiller la transmission du message qui suit le signal d'urgence.

Les stations qui entendent le signal d'urgence doivent rester à l'écoute pendant trois minutes au moins. À la fin de cette période, elles peuvent reprendre le service normal si elles n'ont entendu aucun message d'urgence. Toutefois, les stations qui sont en communication sur des fréquences autres que celles qui sont utilisées pour la transmission du message d'urgence peuvent continuer sans arrêt leur travail normal, à moins qu'il ne s'agisse d'un message adressé à "toutes les stations".

Le signal d'alarme radiotéléphonique ne peut être transmis par le navire en cause avant l'appel d'urgence que dans le cas où l'on aurait besoin de d'autres navires pour aider au sauvetage d'hommes tombés par-dessus bord lorsque cette aide ne peut pas être obtenue par l'emploi du signal d'urgence seulement. Les autres stations ne doivent pas répéter ce signal d'alarme.

❖***COMMUNICATIONS DE SÉCURITÉ***

Le **Signal de Sécurité** est constitué par le mot SÉCURITÉ.

L'**Appel de Sécurité** comprend :
(i) le mot « SÉCURITÉ »; (prononcée trois fois)
(ii) les mot « Toutes Stations »; (prononcée trois fois)
(iii) le mot « ICI », suivi par;
(iv) le nom de la station qui a émis l'appel (prononcée trois fois);
(v) « Message de Sécurité »;
(vi) « Message de Sécurité sur 2638 kHz ».

L'appel de sécurité est émis sur les fréquences de détresse 2182 kHz et voie 16 (156,8 MHz). S'il est impossible d'émettre sur ces fréquences, on devra utiliser toute autre fréquence disponible susceptible d'attirer l'attention.

Le signal/appel de sécurité annonce que la station va transmettre un message concernant la sécurité de la navigation ou un avertissement météorologique important. Le message de sécurité doit être émis sur la fréquence de travail annoncée à la fin de l'appel.

Toutes les stations qui perçoivent le signal de sécurité doivent utiliser la fréquence de travail indiquée dans l'appel et écouter le message de sécurité jusqu'à ce qu'elles soient certaines qu'il ne les concerne pas.

Le message de sécurité comprend :

(i) le mot « SÉCURITÉ »;
(ii) les mots « Toutes les stations »; (prononcée trois fois)
(iii) le mot « ici », suivi par;
(iv) le nom de la station qui a émis l'appel; (prononcée trois fois)
(v) les détails du message de sécurité;
(vi) le mot « terminé ».

❖*BASSIN DE L'ATHABASCA ET DU MACKENZIE COMMUNICATIONS DE DÉTRESSE, D'URGENCE ET DE SÉCURITÉ - UTILISATION DE LA FRÉQUENCE 5803 KHZ*

La fréquence 5803 kHz est la fréquence de détresse et d'appel pour les voies navigables intérieures du bassin de l'Athabasca et du Mackenzie. Cette fréquence devrait être utilisée à bord de tous les navires de commerce et être constamment écoutée quand le navire fait route sur les voies navigables.

Cette fréquence ne sera pas utilisée pour tout type de communication autres que les communications de détresse, d'urgence et de sécurité et pour établir un contact radio initial avec un autre navire ou une station côtière. Une fois le contact initial fait, autrement que pour des communications de détresse ou d'urgence, le navire ou la station concerné passera immédiatement à une fréquence de travail établie.

Quand il s'agit de transmettre une communication ou de faciliter sa transmission à une station à terre ou à un autre navire, la Garde côtière canadienne fournira, durant la saison de navigation des installations d'émission et de transmission sur la fréquence 5803 kHz à partir du centre SCTM d'Inuvik/VFA et ce, 24 heures sur 24.

SMDSM - LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ EN MER AU CANADA

Qu'est-ce que le SMDSM ?

Le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) est un système international qui utilise les toutes dernières technologies de communication par voie terrestre et par satellite ainsi que les systèmes de radiocommunication des navires. Grâce au SMDSM, dès qu'une situation d'urgence se présente, les responsables à terre des communications et du sauvetage, de même que les navires des environs immédiats, sont alertés rapidement. Enfin, ce système améliore les chances de localiser les survivants.

Le SMDSM a été mis au point par l'Organisation maritime internationale (OMI) et il représente un changement majeur au chapitre des communications maritimes en matière de sécurité. Outre le fait qu'il soit obligatoire pour tous les navires régis par la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) -- navires de charge de 300 tonnes de jauge brute ou plus et tout navire à passagers suivant un itinéraire international --, le SMDSM aura une incidence sur tous les navires dotés d'une radio, peu importe leur jaugeage. Il est à noter que tous les navires régis par la SOLAS devront se conformer intégralement aux exigences du SMDSM.

Raison d'être du SMDSM

La raison d'être du SMDSM est de **SAUVER DES VIES** par la modernisation et le perfectionnement des systèmes de radiocommunication actuels. Comme il a recours à la technologie de l'appel sélectif numérique et au satellite, le SMDSM constitue un système d'alerte en cas de détresse des plus efficaces. Les améliorations qu'il apporte, par rapport au système actuel, sont les suivantes:

- possibilité accrue qu'une alerte soit donnée lorsqu'un navire est en détresse;
- augmentation des probabilités que l'alerte soit captée;
- augmentation des chances de localiser les survivants;
- amélioration de la coordination et des communications relatives aux opérations de sauvetage;
- accessibilité des navigateurs à des renseignement essentiels sur la sécurité maritime.

Information de sécurité en mer

L'information de sécurité en mer qui est diffusée, notamment les alertes en cas de détresse, l'information SAR, les alertes météorologiques et les avis à la navigation ainsi que les prévisions météorologiques, peut être reçue de trois manières différentes au moyen du SMDSM :

1. par des récepteurs NAVTEX entièrement automatisés, qui captent des signaux, dans le zones côtières, jusqu'à une distance de 300 milles marin de la côte;
2. par les postes Inmarsat-C, qui captent des appels de groupe améliorés - (EGC) réseau de sécurité (SafetyNet) - dans les zones non couvertes par les système NAVTEX;
3. par des récepteurs, à bande étroite et à impression directe (NBDP), qui peuvent être utilisés lorsque ce service remplace le service EGC.

Zones maritimes du SMDSM - plan international

Bien que la transmission des alertes entre les navires soit encore une fonction importante du SMDSM, l'accent est mis sur la communication bidirectionnelle entre les navires et les installations côtières. Tous les navires SMDSM doivent être en mesure de communiquer avec la côte et de transmettre un appel de détresse par deux moyens différents. Il est à noter que l'équipement installé sur ces navires sera fonction de la zone dans laquelle ils évoluent et des services de communication offerts à terre.

Le SMDSM définit quatre types de «zones maritime».

Zone A1 Couverte par les stations côtières ASN VHF (40 milles marins)

Zone A2 Couverte par les stations côtières ASN MF, à l'exclusions de la zone A1 (150 milles marins)

Zone A3 Couverte par un satellite géostationnaire Inmarsat, à l'exclusion des zones A1 et A2 (du 70° parallèle nord au 70° parallèle sud environ)

Zone A4 Zones autres que les zones A1, A2, et A3 (régions polaires)

Zones maritimes du SMDSM - Canada

À la suite de consultations tenues avec l'industrie maritime du Canada, il a été décidé de répartir les zones maritimes canadiennes comme suit: zone A1 pour les côtes Est et Ouest, zone A3 au large de celles-ci et zone A4 pour l'Arctique.

L'établissement d'une zone A2 a été envisagé mais, en raison des contraintes budgétaires et de la préférence manifestée par l'industrie maritime à l'égard des zones A1 et A3, rien n'est prévu à l'heure actuelle à cet égard. En outre, aucune zone n'a été établie pour les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

❖Sur les côtes Est et Ouest du Canada, la mise en oeuvre d'un réseau ASN VHF devrait débuter en 2001; les régions les plus fréquentées seront desservis en premier. D'ici l'an 2002/03, toutes les zones visées devraient bénéficier d'une couverture équivalant à celle assurée actuellement par le réseau VHF. Les zones A1 entreront officiellement en fonction dès que les installations côtières seront en place. Dans la région de l'Arctique canadien, la communication sera améliorée par l'ajout de services ASN et NBDP HF d'ici le 1er juillet 2001, date à laquelle la zone A4 sera créée.

Communications entre les navires SMDSM et les autres navires

Après le 1er février 1999, les navires SMDSM assureront une veille automatisée aux fréquences 70 et 2187,5 des plages ASN VHF et MF respectivement. Toutefois, pendant la période d'implantation du SMDSM, les navires pourvus d'équipement radio classique non compatible avec le SMDSM éprouveront certaines difficultés à alerter les navires SMDSM ou à communiquer avec ces derniers. Pour parer à toute éventualité, la Garde côtière assurera une écoute à la fois des fréquences SMDSM et des fréquences d'alerte habituelles pendant la période de transition où l'équipement nécessaire à été installé. Même si la date définitive d'arrêt de la veille à la fréquence VHF 16 que doivent assurer les navires régis par la Convention SOLAS a été modifiée au 1er février 2005 par l'OMI, tous les navires devraient être dotés d'équipement ASN VHF le plus rapidement possible afin de réduire au minimum la durée de la période de transition.

Centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne

Pour faciliter la transition au SMDSM et pour combler les lacunes en matière de communication entre les deux systèmes, les centres SCTM de la Garde côtière canadienne (GCC) poursuivront la veille sur les fréquences VHF 16 pour l'avenir et MF 2182 kHz jusqu'en l'an 2003, qui sont les canaux actuels de détresse et de sécurité. Lorsque les zones maritimes canadiennes seront toutes en vigueur, lorsque de l'équipement ASN moins coûteux sera offert sur le marché et lorsque l'on aura déterminé que ce service n'est plus nécessaire, la GCC cesserait ses activités de veille sur les anciennes fréquences.

Pour compléter la diffusion de l'information sur la sécurité maritime sur les réseaux NAVTEX et Inmarsat EGC, les centres SCTM continueront de diffuser ce genre d'information sur les réseaux maritimes VHF actuels.

ZONES MARITIMES CANADIENNES SMDSM A3/A4
COUVERTURES THÉORIQUE
A4
A3
A3

carte 5

LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE DANS LES ZONES DE COMPÉTENCE CANADIENNE

C'est au ministère de la Défense nationale (MDN) qu'il incombe de fournir les services SAR au Canada, incluant les eaux canadiennes et les eaux aux larges des côtes, et de fournir des aéronefs SAR pour intervenir lorsqu'un incident SAR maritime survient. La Garde côtière canadienne (GCC) coordonne les opérations des services SAR dans la zone de responsabilité SAR en coopération avec le MDN et elle fournit des ressources SAR maritimes dans des endroits stratégiques. Il existe des centres de coordination des opérations de sauvetage (RCC) à Victoria (C.B.), Trenton, (Ont.) et Halifax, (N.-É.) Ces centres sont exploités 24 heures par jour par du personnel du MDN et de la GCC. Par ailleurs, des centres secondaires de sauvetage maritime (MRSC), exploités par du personnel de la Garde côtière, ont été établis pour coordonner les opérations SAR maritimes au niveau local et sont localisés à St. John's (Terre-Neuve) et dans la ville de Québec (Québec).

RCC de VICTORIA	800-567-5111
Numéro de téléphone d'appel des secours	(250) 363-2333
Numéro de télex	043-52586
RCC de TRENTON	800-267-7270
Numéro de téléphone d'appel des secours	(613) 965-3870
Numéro de télex	066-2282
❖**RCC de HALIFAX**	800-565-1582
Numéro de téléphone d'appel des secours	(902) 427-8200
Numéro de télex	584331699943, Inmarsat B à la région ouest d'Atlantique océan
MRSC de QUÉBEC	800-463-4393
Numéro de téléphone d'appel des secours	(418) 648-3599
MRSC de ST. JOHN'S	800-563-2444
Numéro de téléphone d'appel des secours	(709) 772-5151
Numéro de télex	016-4044

Garde côtière auxiliaire canadienne

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est un organisme qui compte environ 2500 bénévoles et plus de 1200 navires et dont le rôle consiste à prêter main forte à la Garde côtière dans le cadre de missions de recherche et sauvetage maritimes.

Pour plus d'information sur les services maritimes de Recherche et Sauvetage dans les secteurs relevant du Canada, consulter la partie 28 de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

SERVICE DE MESSAGES DES SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

Tarif des messages

Messages à plein tarif international

(a) Messages de quarantaine adressés à "Quarantaine";
(b) Messages pour demander qu'un médecin soit sur les lieux à l'arrivée d'un navire;
(c) Messages relatifs aux affaires du navire;
(d) Messages privés.

Les frais applicables sont disponibles sur demande aux centres SCTM.

Messages transmis sans frais par les centres SCTM:

(a) Messages relatifs aux conditions atmosphériques ou aux informations sur les glaces et aux routes dans les glaces;
(b) Messages concernant les aides à la navigation;
(c) Messages AMVER adressés à AMVER HALIFAX;

(d) Messages radiomédicaux;
(e) Messages sur la pollution;
(f) Messages adressés à une composante ou à un membre de la Garde Côtière et ayant trait à un rapport sur le mouvement, la position ou l'état d'un navire;
(g) Messages adressés à un Centre de coordination de sauvetage (RCC) ou un Centre secondaire de sauvetage maritime (MRSC);
(h) Messages de pilotage canadiens;
(i) Messages navals officiels.

Messages météorologiques

Des observations météorologiques en code météorologique international, faites de préférence aux heures synoptiques normales (0000, 0600, 1200 et 1800 UTC) sont sollicitées de navires de toutes nationalités recrutés par leur propre service météorologique national ou par d'autres services météorologiques pour faire régulièrement des observations météorologiques. Ces navires quelle que soit leur position devraient faire et transmettre ces messages au centre SCTM le plus près. En fait, les messages faits à proximité, ou même à portée de vue de la terre sont aussi importants que ceux qui sont faits au large des côtes, à cause de la plus grande variété de conditions météorologiques qui existent à proximité du littoral.

Messages sur la pollution

Tous les navires évoluant dans les eaux canadiennes et limitrophes sont tenus de signaler tout cas de déversement d'hydrocarbures ou de pollution au centre SCTM le plus près.

Conseils médicaux

Les capitaines de navire peuvent obtenir des conseils médicaux en adressant un radiotélégramme à "Radiomédical" et en l'acheminant via le centre SCTM le plus près qui se chargera de transmettre le message au plus proche service médical et de relayer la réponse au navire.

Messages de quarantaine

1. Dans les circonstances suivantes seulement, la personne responsable d'un navire doit, au moins 24 heures avant l'heure prévue d'arrivée du navire à son port de destination et entre 0900 et 1700, heure locale, entrer en communication avec l'agent de quarantaine de la station de quarantaine désignée au paragraphe 3 pour ce port et l'informer si,

au cours du voyage du navire,

(a) un membre de l'équipage ou un passager à bord dudit navire

i. est décédé,
ii. a présenté une température de 38°C (100°F) ou plus qui a persisté deux jours ou plus ou qui était accompagnée ou a été suivie d'éruption cutanée, de jaunisse ou d'enflure glandulaire, ou
iii. a souffert de diarrhée suffisamment grave pour gêner son travail ou ses activités normales;

(b) le responsable dudit navire a,

i. au cours des quatre semaines qui précèdent la date prévue de l'arrivée du navire au port, ou
ii. depuis qu'il a soumis la dernière déclaration de santé selon les prescriptions de l'article 16, la plus courte période étant retenue, connaissance d'un cas de maladie parmi les membres de l'équipage ou les passagers et qu'il croit qu'il s'agit d'une maladie infectieuse qui pourrait se propager;

(c) le navire a, dans les soixante jours précédant la date prévue de son arrivée au Canada, passé dans un pays qui de l'avis d'un agent de quarantaine, est contaminé ou présumé contaminé par la peste, ou

(d) un certificat attestant que le navire a été dératisé ou est dispensé de dératisation, est expiré ou est sur le point d'expirer.

2. Par la même occasion, la personne responsable du navire doit, par radio, donner à l'agent de quarantaine les renseignements suivants :
   (a) le nom et la nationalité du navire;
   (b) les ports où le navire a fait escale durant le voyage;
   (c) la nature de la cargaison du navire;
   (d) le nombre de membres que comporte l'équipage du navire;
   (e) le nombre de passagers à bord du navire;
   (f) le port de destination et le nom du propriétaire du navire ou, si le propriétaire n'est pas au Canada, le nom de l'agent du navire au Canada;
   (g) l'état de santé de toutes les personnes à bord du navire ainsi que des détails concernant toute maladie ou tout décès survenus au cours du voyage;
   (h) la présence à bord du cadavre d'une personne, le cas échéant;
   (i) l'heure prévue de l'arrivée du navire à son port de destination; et
   (j) la date et le lieu de délivrance du certificat de dératisation ou d'exemption de dératisation visant le navire.

3. Aux fins du paragraphe (1), le poste de quarantaine pour les navires à destination

   (a) des postes de quarantaine de la province de Colombie-Britannique qui comprennent Vancouver et Victoria.

4. La personne responsable d'un navire qui désire changer son port de destination après avoir reçu les instructions de l'agent de quarantaine doit informer l'agent de quarantaine de cette modification et lui demander de nouvelles instructions.

Messages de pilotage

Pour plus d'information sur les Demandes de pilote, les Préavis de départs, les Préavis de déplacement, les Préavis facultatifs et les Renseignements requis, consulter la section 23 des Avis aux navigateurs, édition annuelle publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

Messages navals officiels

Pour plus d'information sur les messages navals aux navires canadiens et à ceux du Commonwealth, évoluant dans les zones canadiennes consulter la section 39 des Avis aux navigateurs, édition annuelle, publiée par les Services à la navigation maritime de la Garde côtière canadienne.

SYSTÈME AUTOMATIQUE D'ENTRAIDE POUR LE SAUVETAGE DES NAVIRES (AMVER)

Le Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER), exploité par la Garde côtière américaine, est un programme international d'entraide maritime qui apporte une aide importante à la préparation et à la coordination des opérations de recherches et sauvetage (R et S) sur toutes les mers du monde. Les navires de commerce de toutes les nations qui font des traversées en mer de plus de 24 heures sont encouragés à envoyer des rapports de navigation et des rapports périodiques de position au centre AMVER à Martinsburg, W.V. Les rapports AMVER peuvent être transmis sans frais par l'entremise des centres SCTM canadiens. L'information issue de ces messages est entrée dans un programme électronique qui génère et tient à jour la position estimée de tous les navires participants durant leur voyage. L'information, concernant la position prévue et les caractéristiques R et S de chaque navire dont on sait qu'il se trouve dans un secteur donné, peut, sur demande, être mise à la disposition des organismes reconnus de R et S de toute nation pour utilisation en cas d'urgence. L'information concernant la position prévue des navires n'est divulguée que pour des raisons reliées à la sécurité maritime.

Le Système AMVER est un programme gratuit et volontaire. Voici certains des avantages pour la navigation :

- assurer l'arrivée la plus prompte possible des secours en cas d'urgence;
- réduire le nombre d'appels d'aide aux navires qui ne sont pas situés près de la scène;
- libérer le plus tôt possible les navires qui ont été détournés de leur route pour répondre à l'appel d'aide. Un participant AMVER n'a pas d'obligation plus grande pour répondre à un appel d'aide qu'un navire qui n'y participe pas.

On peut obtenir les instructions du système AMVER aux adresses suivantes: AMVER Maritime Relation Office, U.S. Coast Guard, Battery Park Building, New York, NY 10004 (1-212-668-7762), aux bureaux d'inspection maritime, ainsi qu'au bureau du capitaine de port dans les grands ports américains. Les instructions sont publiées dans les langues suivantes: chinois, danois, hollandais, anglais, français, allemand, grec, italien, japonais, norvégien, polonais, portugais, espagnol, suédois et coréen. Toute demande doit spécifier la langue désirée si autre que l'anglais.

Le *Règlement technique sur les stations (radio) de navires* prescrit maintenant la participation obligatoire au Système automatique d'entraide pour le sauvetage des navires (AMVER) pour certains navires lorsqu'ils partent pour un voyage en mer de plus de 24 heures.

Ces dispositions s'appliquent à tous les navires canadiens et à tous les navires étrangers qui font du cabotage au Canada. Dans ce groupe, les navires suivants sont exemptés de cette obligation :

- les bateaux de pêche en train de pêcher;
- les navires affectés par le gouvernement canadien à des missions d'application des lois;
- les navires dont les traversées se feront à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation dans l'Arctique, dans la baie d'Hudson, dans la baie de James ou dans la baie d'Ungava, et
- les navires qui se trouvent dans d'autres eaux, à condition que leurs traversées se fassent dans des zones de couverture VHF ou MF.

Il faudrait noter que les exemptions susmentionnées ne représentent pas une interdiction et que tous les autres navires partant pour un voyage en mer de plus de 24 heures sont encouragés à participer au système AMVER.

I. Pour participer

Tout navire marchand de mille tonneaux de jauge brute ou davantage, effectuant un voyage de plus de 24 heures vers toute destination dans le monde est libre de participer au système et à la famille AMVER. La participation internationale est volontaire quels que soient le pavillon, le pays d'origine ou le port de destination du navire ou de la compagnie de navigation.

II. Renseignements fournis

Les renseignements fournis volontairement au système AMVER par les navires demeurent strictement confidentiels et sont protégés par la Garde Côtière (États-Unis). Ils ne seront transmis que pour des fins de sécurité et à titre de service gratuit à nos participants pour respecter certaines exigences d'avis préalable du document "Title 33, U.S. Code of Federal Regulations".

III. Quels renseignements doivent faire l'objet de rapports et quand faire ces rapports?

A. Les plans de navigation et les messages de départ doivent être envoyés au moment du départ.
B. Les rapports de position doivent être envoyés dans les vingt-quatre heures suivant le départ, et par la suite au moins toutes les quarante-huit heures jusqu'au moment de l'arrivée.
C. Les rapports d'arrivée doivent être expédiés juste avant ou au moment de l'arrivée au port de destination.
D. Envoyer les rapports durant les heures normales de service de l'opérateur radio.
E. Si le navire le juge à propos, il pourra transmettre des comptes rendus (rapports) plus fréquents que ce qu'indique la liste ci-dessus, par exemple, par mauvais temps ou dans des situations dangereuses.

IV. Format des rapports

Comme le constateront ceux qui ont déjà participé au système AMVER, le format des rapports décrit ci-après comporte un changement. Ce changement a trois buts: tout d'abord, la nouvelle présentation des rapports est beaucoup plus directe et plus souple; elle permettra au système automatique de traitement des données d'introduire l'information transmise de façon plus précise et plus efficace dans le système AMVER. De plus, cette nouvelle présentation est conforme à la norme proposée par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Troisièmement, elle diminue le nombre de formules différentes

utilisées actuellement. Comme d'autres systèmes adoptent aussi la formule de l'OMI, nous nous approcherons ainsi davantage de l'utilisation d'une seule formule à l'échelle mondiale.

V. Réseau de communication du système AMVER

Un réseau mondial de communications par stations côtières ou à bord de navires océaniques sert de support au système AMVER. Les conditions de propagation, l'endroit où se trouve le navire et la densité du trafic détermineront ordinairement avec quelle station il est plus pratique de prendre contact pour établir des communications. Pour assurer qu'aucun frais d'utilisation ne soit chargé, tous les rapports AMVER devront passer par des stations radio spécifiques. Chaque numéro de la publication "AMVER Bulletin" présente la liste de toutes les stations qui acceptent présentement les rapports AMVER et qui n'appliquent aucun frais de station côtière, de poste radio de navire ou de ligne de transmission terrestre. Cette liste comprend aussi les indicatifs d'appels radio internationaux respectifs, les bandes de fréquence et les heures de service.

On peut se procurer le "AMVER Bulletin", en s'adressant au service suivant :

AMVER Maritime Relation Office
U.S. Coast Guard
Battery Park Building
New York, N.Y. 10004
No. de téléphone : (212) 668-7762

Bien que des rapports AMVER puissent être envoyés par l'intermédiaire de stations non participantes, la Garde Côtière ne peut rembourser à l'expéditeur les frais ainsi encourus.

VI. Types de rapports de voyage AMVER

Il y a quatre types de rapports AMVER: - rapports de plan de voyage et départ, d'arrivée, de position et de déroutement.

A. Formule de rapport. Chaque ligne de texte du rapport AMVER commence par un identificateur de ligne. Les identificateurs de ligne sont "AMVER" ou une seule lettre. L'identificateur de ligne et l'élément de donnée sur la ligne sont séparés chacun l'un de l'autre par une seule barre oblique ("/"). Les lignes se terminent par deux barres obliques ("//").

B. Données présentées dans les rapports. Les participants AMVER doivent se familiariser avec quatre types de rapports: rapports de plan de voyage et de départ, d'arrivée, de position et de déviation. Il faut prendre note que le système AMVER permet de combiner dans un seul rapport les renseignements sur le plan de voyage et de départ. AMVER accepte les renseignements sur le plan de voyage séparément, par exemple, quelques jours avant le départ. Les identificateurs de rapport sont comme suit:

AMVER SP	Plan de voyage et de départ
AMVER PR/	Rapport de position.
AMVER FR/	Rapport d'arrivée.
AMVER DR/	Rapport de déroutement.

C. Détails. Le paragraphe IX fournit des détails sur chaque type de rapport. Une explication suit chaque exemple. Il faut remarquer que toutes les lignes de l'exemple ne sont pas nécessaires pour chaque type de rapport. Nous étudierons quelles sont les lignes requises et facultatives dans chaque section.

VII. Autres renseignements requis

Le système AMVER a aussi besoin d'autres renseignements susceptibles d'être utiles en cas d'urgence. Ces renseignements comprennent des données comme la longueur du navire, le matériel de communications, l'horaire de l'écoute radio, la vitesse, le gréement, etc. Ces renseignements sont recueillis séparément une seule fois et conservés dans le système automatique de traitement des données; ils sont mis à jour périodiquement et ne servent qu'aux fins de recherche et de sauvetage.

VIII. Transmission des renseignements

Tous les renseignements fournis volontairement et recueillis en vertu des présentes instructions ne seront transmis qu'à des organismes reconnus de recherche et de sauvetage ou ne serviront qu'à donner un avis préalable à la Garde Côtière des États-Unis concernant l'arrivée des navires dans les ports américains, conformément aux exigences de certaines sections du document "Title 33, Code of Federal Regulations". Les renseignements touchant les navires qui doivent participer au système AMVER seront transmis à la U.S. Maritime Administration.

IX. Description des rapports de voyage

Vous trouverez ci-après un exemple et une explication de chacun des quatre types de rapports AMVER. Les numéros entre parenthèses se rapportent aux renvois à la fin de sa section.

A. **Rapport de plan et de départ de voyage.** Les lignes "L" contiennent les renseignements sur l'itinéraire et les points de changement de direction requis par le système AMVER. Le système AMVER a besoin des données sur tout point de changement de direction prévu, mais accepte aussi des renseignements sur tout point le long de la route prévue même s'il ne s'agit pas de points de changement de direction. Le système AMVER a besoin des renseignements sur les points de changement de direction pour maintenir la précision du plan de voyage.

EXEMPLE :

AMVER/SP//
A/SANDY JOAN/ABCD//
B/110935Z//
E/145//
F/126//
G/NORVOROSK/4510N/03820E//
I/GIBRALTERGI/3600N/00600W//140730Z//
L/RL/140/4130N/02910E/112000Z//
L/RL/140/4010N/02620E/112300Z//
L/RL/140/3630N/02330E/120330Z//
L/RL/140/3650N/01520E/121500Z//
L/RL/140/3800N/01000E/130100Z//
L/RL/060//
M/GKA/GKM//
V/MD/NURSE//
X/NEXT REPORT 120900Z//
Z/SITOR INSTALLED SELCALL NUMBER IS 99999//
Z//EOR

EXPLICATION :

Renseignements requis -

AMVER/SP//
A / nom du navire / Indicatif d'appel radio international//
B / heure de départ prévue ou temps de départ//(1)
G / port de départ / latitude / longitude// (2)
I / port de destination / latitude / longitude / heure d'arrivée prévue// (1) (2) (3)
L / ..... renseignements sur la route// (1) (3) (4)
Z// fin de rapport.

Renseignements facultatifs -

E / route présente// (5)
F / vitesse moyenne prévue// (6)
M / station radio côtière présente / station radio côtière suivante, s'il y en a//
V / ressources médicales à bord// (7)
X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

B. Rapport d'arrivée.

EXEMPLE :

AMVER/FR//
A/SANDY JOAN ABCD//
K/NEW YORK US/4040N/07420W 180600Z//
X/PROBLEMS WITH MF XMTR. AGENT ADVISED//
Z// EOR

EXPLICATION :
Renseignements requis -

AMVER/FR//
A / nom du navire / indicatif d'appel radio international//
K / nom du port / latitude / longitude / heure d'arrivée// (1) (3)
Z// fin de rapport.

Renseignements facultatifs

X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

C. Rapport de position.

EXEMPLE :

AMVER/PR//
A/SANDY JOAN ABCD//
B/120300Z//
E/145//
F/126//
M/GKM//
X/NEXT REPORT 131800Z//
Z// EOR

EXPLICATION :
Renseignements requis -

AMVER/PR//
A / nom du navire / indicatif d'appel radio international//
B / heure à la position// (1)
C / latitude / longitude// (3)
Z// fin de rapport

Renseignements facultatifs -

E / route présente// (5)
F / vitesse moyenne// (6)
M / station radio côtière présente / station radio côtière suivante, s'il y en a//
X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

D. Rapports de déroutement. Utilisés pour faire rapport sur les changements apportés au plan de voyage et sur les autres changements

EXEMPLE :

AMVER/PR//
A/SANDY JOAN ABCD//
B/120300Z//
E/095//
F/220//
G/NORVOROSK/4470N/03780E//
I/NEW YORK US/4040N/07380W/180800Z//
L/GC/220//
M/GKA/WSL/NMN

V/MD/NURSE
X/DIVERTING BEST SPEED TO NEW YORK US
Z// EOR

EXPLICATION :
Renseignements requis -

AMVER/DR//
A / nom du navire / indicatif d'appel radio international//
Z// fin de rapport

Un ou plusieurs des renseignements facultatifs suivants -

B / heure de départ prévue// (1)
E / route prévue// (5)
F / vitesse moyenne prévue/ (6)
G / port de départ / latitude / longitude// (2)
I / port de destination / latitude / longitude / heure d'arrivée prévue// (1) (2) (3)
L / ..... renseignements sur la route ...// (1) (3) (4)
M / station côtière présente / station radio côtière suivante, s'il y en a//
V / ressources médicales à bord// (7)
X / jusqu'à 65 caractères de commentaires supplémentaires// (8) (9)

Renvois :

(1) Exprimer tous les temps par un groupe de six chiffres dont les deux premiers donnent la date du mois et les quatre derniers les heures et les minutes. N'utiliser que le temps coordonné universel (ou temps moyen de Greenwich - GMT). Le groupe de date-heure de six chiffres doit être suivi soit par Z ou GMT. On peut indiquer le mois au besoin; utiliser à cette fin les trois premières lettres du mois en anglais. Les exemples suivants constituent des présentations acceptables:
290900Z
290900 Z
290900Z DEC

(2) La longitude et la latitude du port représentent la position géographique du poste de pilotage. Dans le cas des navires battant pavillon américain il faut indiquer le nom du port et sa position géographique.

(3) La latitude est un groupement de quatre chiffres exprimé en degrés et en minutes auquel on accole les suffixes "N" pour le nord ou "S" pour le sud. La longitude est un groupement de cinq chiffres exprimé en degrés et minutes avec les suffixes "E" pour l'est et "W" pour l'ouest. Par exemple:
C/4000N/03500W//

(4) Les lignes "L" contiennent la plupart des renseignements concernant le plan de voyage. On pourra utiliser autant de lignes "L" que nécessaire. Les lignes "L" contiennent les données du voyage vers chacun des points intermédiaires et vers la destination finale. Il faut indiquer les données voulues pour les points de changement de direction, à moins que le voyage ne suive un grand cercle, sans retards aux points intermédiaires. En plus des renseignements sur les points de changement de direction, il est utile de présenter des données sur les autres points le long de chaque branche. On trouvera ci-après les renseignements désirés pour chaque point intermédiaire. Méthode de navigation, vitesse durant chaque parcours du voyage, latitude, longitude, nom du port ou de l'amer, heure d'arrivée prévue, heure de départ prévue.

Par exemple :

L/RL/125 0258N/07710W/ABACO 111200Z//
L//RL/125 0251N/07910W/NWPEOVCHAN/112145Z//
L/RL/125/0248N/08020W/120255Z//
L/RL/125//

LA MÉTHODE DE NAVIGATION EST REQUISE. Il s'agit soit du grand cercle « GC » ou de la loxodromie « RL ».
LA VITESSE POUR CHAQUE PARCOURS DU VOYAGE est utile mais non requise. Voir le renvoi (6).
LA LATITUDE ET LA LONGITUDE SONT REQUISES. Voir le renvoi (3).
LE NOM DU PORT OU DE L'AMER est utile mais non requis.

L'HEURE D'ARRIVÉE PRÉVUE EST REQUISE. Voir le renvoi (1).
L'HEURE DE DÉPART PRÉVUE EST REQUISE, si le navire fait relâche au point intermédiaire.

UNE MÉTHODE DE NAVIGATION définitive est nécessaire pour acheminer le navire jusqu'à sa destination. UNE VITESSE DE PARCOURS final est utile mais non requise.

(5) Le cap vrai est exprimé par un groupe de trois chiffres.

(6) La vitesse est exprimée par un groupe de trois chiffres représentant des noeuds et des dixièmes de noeuds. Par exemple, 20,5 noeuds s'écrira sous la forme 205 sans point ni décimales.

(7) Si on utilise la ligne facultative "V", il faut inscrire un ou plusieurs des éléments suivants:
MD médecin
PA aide-médecin
NURSE infirmier ou infirmière
NONE aucun
Par exemple: V / MD / NURSE//

(8) Tout renseignement fourni dans la ligne des remarques sera stocké dans le système automatique de traitement des données d'AMVER pour examen ultérieur. Cependant, aucune mesure n'est prise immédiatement et aucun de ces renseignements n'est transmis à une autre organisation de façon routinière. On ne peut pas utiliser la ligne des remarques pour envoyer des informations à d'autres agences officielles ou organismes de recherche et de sauvetage. Cependant, en réponse à une demande des autres agences officielles de recherche et de sauvetage, le système AMVER leur fournira les renseignements contenus dans les lignes de remarques.

(9) Le système AMVER n'utilise pas actuellement les renseignements touchant les rapports suivants (Next), mais on s'attend à ce que ces renseignements soient utilisés pour aider à tout développement futur du système.

Si des navires de la Garde côtière canadienne sont utilisés pour le relais des messages, aucun droit ne sera imposé. Tous les messages AMVER acheminés via les stations canadiennes doivent être adressés à AMVER Vancouver au lieu de COAST GUARD (New York) afin de s'assurer qu'aucun droit ne sera exigé pour la transmission du message.

AIDES À LA NAVIGATION

Positions

Toutes les positions, exprimées en latitude et en longitude, des aides radio à la navigation données dans le présent volume sont approximatives et proviennent des cartes à plus grande échelle du Service hydrographique du Canada qui sont disponibles, ou des cartes de l'Amirauté britannique des environs. Les navigateurs doivent se rappeler, lorsqu'ils pointent la position d'une aide donnée, qu'il est préférable d'utiliser une carte indiquant la position de cette aide, plutôt que d'utiliser les données de latitude et de longitude.

Rapports sur le fonctionnement anormal des aides radio

On devra faire rapport aussitôt que possible de tout fonctionnement anormal d'une aide radio à la navigation maritime à un centre SCTM.

On est prié de faire un rapport aussi complet que possible donnant tous les détails, notamment l'heure, la date, la position d'où l'observation a été faite, et les détails et la description des conditions météorologiques et de réception qui régnaient au moment de l'observation.

On demande également aux navires de faire rapport de toute exploitation anormale d'une centre SCTM comme la mauvaise qualité des appels téléphoniques maritimes, l'illisibilité des messages, le défaut de réponse aux appels, etc. Pour que des mesures soient prises rapidement, ces rapports doivent comprendre la date, l'heure et la position du navire au moment de l'observation, ainsi que les détails relatifs aux conditions météorologiques et de réception.

Radiophares

Les radiophares maritimes fonctionnent dans la bande de 285 à 325 kHz. Le service de radiophare actuel est disponible à plusieurs points de navigation importants comme l'indiquent les tableaux et permet aux navires munis de matériel radiogoniométrique de prendre un relèvement ou de prendre plusieurs relèvements consécutifs qui serviront à faire le point. Voir le partie 2 pour les listes individuelles. Tous les radiophares sont à fonctionnement continu. Ces radiophares sont catégorisés sous les en- têtes «radiophare d'atterrage» ou «radiophare de ralliement». Le service de radiophares d'atterrage fournit jusqu'à 150 milles marins de couverture à partir de points saillants de la côte canadienne. Le service de ralliement fournit une capacité de radioralliement à certains havres ou ports.

Radiophares à fonctionnement continu

Radiophares maritimes. - Ces radiophares émettent normalement une onde porteuse continue modulée par un son de 1,020 hertz ou 400 hertz. Ce son est interrompu six ou trois fois à la minute pour donner une caractéristique d'identification.

Radiophares aéromaritimes. - Ces radiophares fonctionnent dans la bande de 200 à 405 kHz et servent à la fois aux navires et aux aéronefs. Ils émettent une porteuse continue modulée à 1,020 ou 400 hertz qui est interrompue six fois par minute pour l'émission d'un signal d'identification d'une, deux ou trois lettres.

Radiophares d'étalonnage

Ce service spécial est assuré aux endroits indiqués dans le tableau des stations de radiophare pour permettre aux navires d'étalonner le matériel radiogoniométrique dont ils sont munis. Les capitaines doivent avertir le centre SCTM le plus près six heures avant l'heure à laquelle ils désirent effectuer l'étalonnage. L'émetteur fonctionnera pendant une période de six heures sur la fréquence annoncée. La caractéristique commune de ces radiophares est la lettre morse "T".

Balises radar (RACONS)

Des balises radar (racons) peuvent être installées sur des phares lumineux, des bouées ou d'autres points particuliers à terre ou à flot indiqués sur les cartes pour en faciliter l'identification et la portée de détection par radar.

Certaines balises radar (racons) fonctionnent dans la bande X de 9320 à 9500 MHz, tandis que d'autres fonctionnent à bande double X et S; la bande X plus la bande S de 2920 à 3100MHz. Il faut également noter que la balise radar à basse vitesse de balayage (SS) a une fréquence de réponse de 72 à 120 secondes, tandis que la balise répondeuse agile en fréquence (RAF) répond plus fréquemment.

Le signal Racon se présente sur l'indicateur radar sous la forme d'une ligne commençant à la portée approximative du Racon et s'étendant sur le relèvement pris du navire vers la limite de l'image. Le signal peut être affiché sous forme d'une ligne continue ou d'un code comprenant une série de points et de tirets comme l'indiquent les publications traitant de ce sujet.

INSPECTION DES APPAREILS RADIO

La Garde côtière canadienne, au nom de Transports Canada, doit effectuer l'inspection des stations radio de navires en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Faire parvenir à l'adresse indiquée ci-dessous toute demande de renseignements sur la sécurité concernant les normes des inspections des installations radio de navire.

❖Gestionnaire de projet, Inspection de radio des navires,
Pêches et Océans Canada,
Garde côtière canadienne,
200 rue Kent, 7ième étage, Station S036
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6
Téléphone : (613) 998-1520 Télécopieur : (613) 998-9258
Courriel: daltonp@dfo-mpo.gc.ca

❖On rappelle aux capitaines et aux propriétaires de navires canadiens qui sont tenus d'être munis d'une installation radio en vertu des prescriptions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* qu'il leur incombe de s'assurer que l'installation soit inspectée par un inspecteur de la radio au cours du mois qui précède la date à laquelle le navire prendra la mer pour la

première fois et au moins une fois tous les ans par la suite, afin qu'un Certificat approprié de Sécurité ou d'Inspection leur soit délivré.

Un navire autre qu'un navire canadien qui n'a pas à son bord un certificat valable de sécurité radio ou un certificat d'inspection radio peut être retenu par le préposé aux douanes jusqu'à ce qu'un certificat valable ait été obtenu.

Des droits pour les inspections des stations radio de navire sont exigés en conformité avec le *Règlement sur les droits d'inspection des installations radio de navire*. Les droits doivent être payés dès l'inspection complétée.

Les demandes d'inspection radio de navires canadiens doivent être soumises à la Garde côtière canadienne (GCC). La formule intitulée: Demande d'inspection radio-navires obligatoirement pourvus de la radio (82-0643) doit être employée à cet effet. Ces demandes faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires devraient parvenir à la GCC au moins trois jours (72 heures) avant la date requise pour l'inspection.

Les propriétaires, agents ou capitaines de navires immatriculés au Canada et exploités à l'extérieur du pays doivent, s'ils désirent une inspection de navire, faire une demande par télécopieur ou par écrit à l'attention de :

Transports Canada
Directeur général
Direction générale de la sécurité maritime
Tour C, Place de Ville
330 rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone: (613) 998-0611
Télécopieur: (613) 954-1032

Les navires autres que les navires canadiens (navires libériens exceptés) peuvent obtenir un certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM) au Canada. Les demandes doivent provenir des propriétaires, agents ou capitaines de navires et doivent être appuyées par une confirmation du consul ou de tout autre représentant officiel du pays d'immatriculation du navire, cette confirmation doit être obtenue par écrit. Il incombe au propriétaire, agent ou capitaine de communiquer avec le consul ou le représentant officiel pour que la confirmation nécessaire soit présentée au bureau d'inspection de la GCC le plus près. Si le temps est limité, une demande verbale d'inspection, présentée par le consul ou le représentant officiel, c'est-à-dire une personne qui détient un document d'un organisme administratif et qui est officiellement habilitée à agir en son nom peut être acceptée, à condition qu'une confirmation soit présentée par la suite.

Les demandes d'inspection pour les navires canadiens hivernant dans les ports américains des Grands Lacs doivent être faites par les propriétaires, agents ou capitaines de navires sur la formule 809 du Conseil fédéral des communications (CFC) et être présentées directement par les susnommés au bureau du CFC le plus proche du port où l'on désire que l'inspection ait lieu. Des exemplaires de la formule 809 sont disponibles à n'importe quel bureau de la CFC desservant les Grands Lacs.

❖**Personnes à contacter pour des inspections radio de navire selon les régions :**

Hay River, **Territoires du Nord-ouest**, XOE OR9
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
42037 MacKenzie Highway
Téléphone : (867) 874-5530
Fax : (867) 874-5532

Richmond , **Colombie-Britannique**, V6X 3B7
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
5560 Garden City Road
Téléphone (604) 666-2311
Fax: (604) 666-1786

Victoria, **Colombie-Britannique**, V8V 4V9
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
25 rue Huron
Téléphone: (250) 480-2644
Fax: (250) 480-2666

Prince Rupert, **Colombie-Britannique**, V8J 4B7
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
C.P. 906
Téléphone: (250) 627-3072
Fax : (250) 624-6518

Lazo, **Colombie-Britannique**, VOR 2KO,
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique – navires
299 Wireless Road
C.P. 220
Téléphone: (250) 339-5211
Fax : (250) 339-7922

Ucluelet, **Colombie-Britannique**, VOR 3AO
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
C.P. 190
Téléphone: (250) 726-4335
Fax : (250) 726-7234

North Island, **Colombie-Britannique**, VON 2RO
Surveillant de l'entretien technique
Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne
Atelier électronique de navire
#3 1448 Beach Drive
C.P. 1180, Port McNeill
Téléphone: (250) 956-3244
Fax : (250) 956-4021

❖***EXIGENCES DE TRANSPORTS CANADA CONCERNANT LES STATIONS RADIO DE NAVIRES***

Le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)* prescrit les stations radio qui doivent être installées à bord des bâtiments de commerce, tandis que le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* décrit les caractéristiques techniques, l'installation et le fonctionnement des stations radio que les navires doivent avoir à bord obligatoirement.

Le tableau suivant décrit sommairement les nouvelles exigences du *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, mais il conviendrait de consulter le règlement, accessible à l'adresse suivante :
http://www.tc.gc.ca/Actsregs/csa-lmmc/toclmmc.html

❖Règlement de 1999 sur les station de Navires (Radio)

	⇒	Navires ≥ 20 m et certifiés pour transport de >12 passagers, ou navires de ≥300 tjb
	⇒	Tous les autres navires

Le texte en italique exprime les nouvelles exigences. *Elles entreront en vigueur le 1 avril 2001, à moins d'indication contraire.*

- Ne figurent pas les exigences pour les navires ressortissant à la convention de sécurité, qui doivent être conformes à la convention de sécurité.
- Ne figurent pas les exigences pour les navires qui font des voyages en eaux intérieures et des voyages en eaux secondaires étant donné qu'il ne s'agit pas de nouvelles exigences.
- Le règlement ne s'applique pas aux yachts sans commandant ni équipage embauché, ni aux remorqueurs dans un ancrage.

Équipement	Secteur maritime A1 ou secteur VHF	Secteur maritime A3	Secteur maritime A4
Radio VHF avec ASN (Règlement sur les stations radio de navire - RSNR)	***Oui*** *-si le navire circule dans une zone STM, il aura jusqu'au 31 janvier 2003, ou jusqu'à ce que le secteur maritime A1 soit complété, la dernière des éventualités prévalant.*		
	Oui ***-Après le 1 février 2003 ou l'achèvement du secteur maritime A1, la dernière des éventualités prévalant.*** • ***navires ≥8 m de long et de construction fermée,*** • ***navires transportant >6 passagers, et*** • ***remorqueurs*** -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV dans une zone STM -entre temps, les dispositions sur les radiotéléphones VHF demeurent en vigueur.		
Station terrestre de navire INMARSAT avec EGC, et radio MF avec ASN, **ou** **Radio MF/HF avec ASN et NBDP** (RSNR)	non	***Oui*** ***(EGC requis seulement hors de portée de NAVTEX)***	***Oui*** ***Option MF/HF seulement***
	no		
Récepteur NAVTEX (aucun changement à l'exigence actuelle - RSNR)	non	**Oui**	non
	non	**Oui** • si remorqueur de ≥ 150 tjb • si cargo de ≥ 300 tjb • si ≥ 24 m pêche, ou • si navire à passagers	non
RLS (dégagement libre) (RSNR)	**Oui**		
	Oui • si ≥20 m (et dépasse limites voyage de cabotage IV) • si remorqueur de >5 tjb et <20 m pour voyage >50 milles et >2 milles de la côte • ***si tjb ≥ 15 et dépasse limites voyage de cabotage III, c.-à-d. 20 milles de la côte, avant le 1 avril 2001*** • ***si ≥ 8 m et dépasse limites voyage de cabotage III, avant le 1 avril 2002*** (Nota : Il n'est pas nécessaire que la RLS soit à dégagement libre pour les navires de moins que 15 tjb.) -sont exemptés les navires en voyages de cabotage classe IV ou voyages en eaux secondaires.		
Transpondeur(s) radar (SART) (RSNR, Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection Des grands bateaux de pêche et Règlement sur l'inspection des petits bateaux de pêche)	non	***Oui*** ***2 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec tonnes brutes <500, un seul requis***	
	1 par navire ≥20 m en voyages de cabotage ou pêche, mais peut continuer à utiliser deux RLS classe II jusqu'à ce que la première batterie de RLS soit à plat.		
Poste radio portatif VHF d'embarcation de sauvetage (Règlement sur l'équipement de sauvetage, Règlement sur l'inspection des grands bateaux de pêche)	**Oui** 3 requis, sauf pour navire certifié pour ≤ 12 passagers avec jauge brute <500; à ce moment, en utiliser 2 ***(nouvelles exigences pour navires sur voyage de cabotage, classe III)***		
	non	**Oui** 3 requis si le navire est certifié pour >12 passagers avec >5 tonnes brutes.	
Source d'énergie de réserve	**Oui**		
	Oui si le navire est ≥20 m, transporte plus de six passagers, ou est un remorqueur.		

ASN : système d'alerte par appel sélectif numérique **EGC** : système amélioré d'appel sélectif de groupe
NBDP : impression directe à bande étroite

Exigences additionnelles : carte de procédures d'urgence, manuels d'utilisation et d'entretien courant, pièces de rechange consomptibles, publications radio, calendrier, télécopie météorologique (Arctique), antennes de rechange (certains navires ≥20 m).

Canadian Coast Guard / Garde côtière canadienne

APPLICATION FOR RADIO INSPECTION COMPULSORILY FITTED SHIPS

CONDITIONS OF INSPECTION

a) The Department of Transport is responsible for the conduct of ship radio inspections pursuant to the Canada Shipping Act. The Minister of Transport has appointed Canadian Coast Guard radio inspectors to carry out radio inspections.

b) An application for inspection shall be submitted to the Canadian Coast Guard office nearest to the desired port of inspection at least 3 days in advance of the date on which the inspection is to be made. When an inspection is requested of a ship registered elsewhere than in Canada, the application must be accompanied by a letter from the Consul or other official representative of the Administration concerned in accordance with Regulation 13, Chapter 1, SOLAS 1974, or Protocol 1988.

c) The ship's electrical power shall be available and the Radio Officer or other person with authority to operate the radio station shall be on board at the date and time determined for the inspection.

d) Fees are payable as outlined in the Ship Radio Inspection Fees Regulations (SRIFR).

DEMANDE D'INSPECTION RADIO-NAVIRES OBLIGATOIREMENT POURVUS DE LA RADIO

CONDITIONS D'INSPECTION

a) Le Ministère des Transports est responsable de la conduite des inspections radio de navires en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Le Ministre des Transports a désigné les inspecteur radio de la Garde côtière canadienne pour effectuer ces inspections radio.

b) Une demande d'inspection doit être envoyée au bureau de la Garde côtière canadienne le plus près du port où l'inspection doit avoir lieu, au moins 3 jours avant la date de l'inspection. Lorsque l'inspection est demandée en vue de la délivrance d'un navire immatriculé ailleurs qu'au Canada, la demande doit être accompagnée d'une lettre du Consul ou d'un autre représentant officiel de l'Administration en cause, conformément à la règle 13 du chapitre I, SOLAS 1974 ou protocole de 1988.

c) L'énergie électrique principale du navire doit être disponible et l'officier radio ou une autre personne autorisée à faire fonctionner la station radio doit être à bord à la date et à l'heure pour l'inspection.

d) Des droits d'inspection sont exigibles selon le Règlement sur les droits d'inspection des installation radio de navire (RDIRN).

Application is hereby made for a radio inspection for the ship indicated below in accordance with Canadian Law and International Convention or Treaty as applicable. If after inspection the radio apparatus is found to comply with the requirements, it is requested that the following document(s) be issued.

Please insert check mark in appropriate box.

Nous demandons par la présente l'inspection des appareils radio du navire décrit ci-après conformément à la Loi canadienne et à la convention internationale ou au traité international, selon le cas. Si à la suite de l'inspection, il est constaté que le matériel radio satisfait aux prescriptions, nous désirons que les documents ci-après soient délivrés.

Veuillez indiquer la mention qui s'applique.

Cargo Ship Safety Radio Certificate (GMDSS)	☐	Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (SMDSM)
Letter of Certification concerning a radio installation on board a Non-Convention cargo ship to allow Customs Clearance for an international voyage	☐	Lettre de certification relative à une installation radio à bord d'un navire de charge ne ressortissant pas à la convention de sécurité, afin de permettre le dédouanement pour un voyage international
Report of Inspection to the Chairman, Board of Steamship Inspection, concerning a radio installation on board a passenger ship engaged in international voyages	☐	Rapport au président du bureau d'inspection des navires à vapeur, relatif à une installation de radio à bord d'un navire à passagers qui accomplit des voyages internationaux
Report of Inspection to a Steamship Inspector concerning lifeboat radio apparatus for a cargo or passenger ship	☐	Rapport à un inspecteur de navires à vapeur, relatif aux appareils radio d'embarcation de sauvetage d'un navire de charge ou à passagers
Radio Inspection Certificate (Sea Coast of Canada)	☐	Certificat d'inspection radio (Côtes du Canada)
Radio Inspection Certificate (Great Lakes)	☐	Certificat d'inspection radio (Grands lacs)
Radio Inspection Certificate (GMDSS)	☐	Certificat d'inspection radio (SMDSM)

Name of Ship – Nom du navire	Call Sign – Indicatif d'appel	Port Registry – Port d'immatriculation	Official No. – N° officiel IMO No. – N° de l'OMI

Gross Tonnage Jauge brute Length – Longueur	Circle appropriate type – encercler le type approprié Fishing / Bateau de pêche — Passenger / Navire à passagers Cargo / Navire de charge — Fish Processing / Traitement de poisson Tanker / Navire citerne — Towing / Remorqueur Drilling rig / Unité de forage — Pleasure / Navire de plaisance	Inspection Requested Inspection requise	Date Time – Heure	Sailing Appareillage	Date Time – Heure

Name of Agent – Nom de l'agent	Tel. No. – N° de tél.	Port, dock or quay, at which survey is to be conducted Port, bassin ou quai où l'inspection doit avoir lieu
Address – Adresse		I have read the "Conditions of Inspection" and agree to meet them. J'ai lu les «Conditions d'inspection» et je consens à m'y conformer.
Name of Radio Services Representative Nom du représentant du service d'entretien de la station	Tel. No. – N° de tél.	
Address – Adresse		Date Signature of Agent or Master Signature de l'agent ou du capitaine

SYSTÈME MONDIAL DE DIFFUSION DES AVERTISSEMENTS RADIO DE NAVIGATION

(a) Avertissements NAVAREA

Conformément aux décisions du comité conjoint spécial OHI/OMI ayant trait à la diffusion des avertissements radio de navigation, les États-Unis assument, depuis le 1er janvier 1977, la responsabilité pour les NAVAREAS IV et XII du Système mondial de diffusion des avertissements radio de navigation.

NAVAREA IV couvre l'Océan Atlantique Nord, à l'Ouest du 35°W et au Nord du 7°N. Les messages sont diffusés tous les jours par les stations radio suivantes: Boston (NMF à 0140 UTC sur 6314, 8416.5 et 12579 FIB et à 1630 UTC sur 8416.5, 12579 et 16806.5 FIB.

NAVAREA XII couvre l'Océan Pacifique Nord, à l'est du 180° et au nord de l'équateur, plus la région située au nord de 3°25'S et à l'est de 120°W. Les messages sont diffusés tous les jours par la station radio d'Honolulu (NMO) à 0330 et 1730 UTC sur 8416.5, 12579 et 22376 FIB.

Le système des avertissements de zone devrait normalement suffire aux navires qui naviguent le long des principales routes océaniques de la zone. Néanmoins, dans certaines eaux, la connaissance des avertissements côtiers peut s'avérer nécessaire.

(b) Renseignements à donner dans les avertissements

La liste suivante des messages considérés comme propres à être transmis en tant qu'avertissements dans le cadre de ce service n'est pas exhaustive et n'est donnée qu'à titre d'indication. En outre, elle présuppose que des renseignements suffisamment précis sur ces différents points n'ont pas été publiés auparavant dans les avis aux navigateurs:

(i) avaries de feux, de signaux de brume et de bouées affectant les principales voies de navigation;

(ii) présence d'épaves dangereuses sur les principales voies de navigation ou à proximité et, le cas échéant, leur signalisation;

(iii) mise en place de nouvelles aides à la navigation importantes ou changements notables apportés aux aides existantes lorsque ces mises en place ou changement peuvent induire les navigateurs en erreur;

(iv) présence de grands convois remorqués difficiles à manoeuvrer dans des eaux encombrées;

(v) mines dérivantes;

(vi) zones où des opérations de recherche et de sauvetage (SAR) et des opérations de lutte contre la pollution sont en cours (afin que les navigateurs évitent ces zones);

(vii) navires en haute mer et avions survolant une telle zone, se trouvant en détresse, considérablement en retard ou perdus;

(viii) présence de rochers, de hauts-fonds, de récifs et d'épaves nouvellement découverts et pouvant constituer un danger pour la navigation et, le cas échéant, leur signalisation;

(ix) modification ou suspension imprévues de routes établies;

(x) opérations de pose de câbles ou de pipe-lines, remorquage de grands objets submergés pour la recherche ou pour l'exploration géophysique, emploi de submersibles avec ou sans équipage, ou autres opérations sous-marines constituant un danger possible sur les voies de navigation ou à proximité;

(xi) mise en place d'installations au large sur les voies de navigation ou à proximité;

(xii) mauvais fonctionnement notable des services de radionavigation;

(xiii) opérations spéciales qui peuvent affecter la sécurité de la navigation, parfois sur des zones étendues, par exemple exercices navals, lancement de missiles, missions spatiales, essais nucléaires, etc. Ces renseignements devraient être diffusés en premier lieu par le coordonnateur de la zone intéressée cinq jours au moins avant la date prévue de l'événement, si possible. Les messages devraient être répétés si on le juge nécessaire jusqu'à ce que l'événement soit terminé.

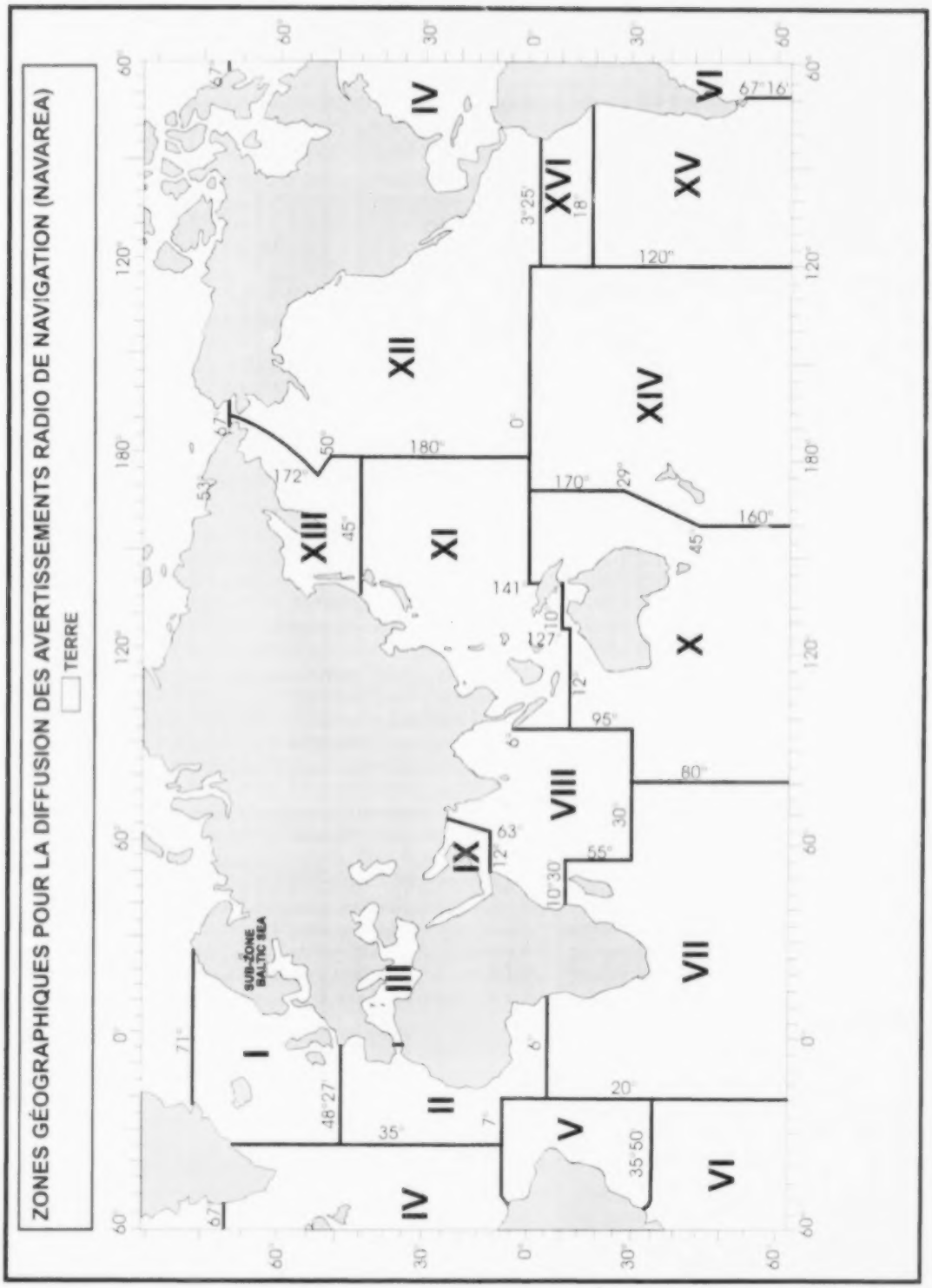
(.....) Les diffusions des avertissements de navigation à l'intérieur de la zone devraient être numérotées dans l'ordre tout au long de l'année civile.

(c) Avertissements côtiers

Les avertissements côtiers sont les renseignements énumérés au paragraphe (a) ci-dessus qu'il suffit aux navigateurs de connaître quand ils pénètrent dans une sous-zone ou une région donnée. Les avertissements côtiers ne devraient toutefois pas être limités aux principales voies de navigation.

(d) Avertissements locaux

Les avertissements locaux complètent le système côtier en ce qu'ils donnent des renseignements détaillés sur des événements que les navires de haute mer n'ont généralement pas besoin de connaître. Il se peut toutefois que des avertissements locaux ne soient diffusés que dans la langue nationale.


ZONES GÉOGRAPHIQUES POUR LA DIFFUSION DES AVERTISSEMENTS RADIO DE NAVIGATION (NAVAREA)
TERRE
SUB-ZONE BALTIC SEA
I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII
IX
X
XI
XII
XIII
XIV
XV
XVI

Carte 6

PARTIE 5

Programme d'Avertissement et de Prévisions Maritimes et de Glace d'Environnement Canada

GÉNÉRALITÉS

Contexte

❖Le Service Météorologique du Canada (SMC) est opéré par Environnement Canada. Les bureaux régionaux du MSC offrent un large éventail de produits et services destinés spécifiquement aux marins afin qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur la façon dont les conditions météorologiques vont affecter leurs opérations. La Garde côtière canadienne (GCC) joue un rôle important dans la dissémination des prévisions et avertissements ainsi que dans la collection et diffusion des renseignements météorologiques provenant des observations volontaires et des navires.

Le flux constant de données provenant des observateurs bénévoles, des navires, des bouées météorologiques, des stations automatiques, et des phares est complété par les images par satellite, les radars météorologiques et un ensemble complet de produits météorologiques numériques adaptés aux opérations maritimes.

Programme d'Avertissements Maritimes

Lorsque nécessaire, des avertissements de conditions météorologiques extrêmes pouvant causer des pertes de vie ou des dommages à la propriété en mer, tel que : "vents forts, mer houleuse, développement de tempête, orage sévère, et embruns verglaçant", seront émis pour la zone économique au large des côtes, la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux intérieures importantes.

On définit les eaux intérieures importantes comme ayant des activités maritimes significatives et où le temps requis pour gagner la berge est comparable au temps visé par l'avertissement météorologique. Les critères d'émission des avertissements météorologiques sont basés sur les normes nationales, mais déterminés régionalement en relation d'une climatologie appropriée et les besoins de la communauté maritime locale.

Tableau 1 : Types d'Avertissements Maritimes dont les critères sont déterminés au niveau **national**

	Types d'Avertissements	Critères d'émission
1	**Coup de vent**	vents soutenus de 34 à 47 nœuds inclusivement
2	**Vents de tempête**	vents soutenus de 48 à 63 nœuds inclusivement
3	**Vents d'ouragan**	vents soutenus de 64 nœuds ou plus
*	**Avertissement de Glace**	La glace de mer représente un danger aux activités maritimes. Les avertissements de conditions de glace dangereuses contiennent la lisière glace - eau libre et avisent du **danger imprévu et extrême dans la banquise.** Pour plus de détails sur le danger dans les glaces consulter la section **Service Canadien des Glaces.**

Tableau 2 : Avertissements Maritimes dont les critères sont déterminés **régionalement** (voir annexes régionales)

4	**Vents pour petites embarcations**	
5	**Orages pour petites embarcations**	
6	**Trombes marines**	
7	**Embruns verglaçant**	
8	**Haut niveau d'eau**	(Montée soudaine prévue excédant un niveau critique pendant une période spécifique).

Prévisions Maritimes

Les prévisions maritimes sont émises pour la zone économique au large des côtes, la voie maritime du Saint-Laurent et les eaux intérieures importantes. On y prévoit les vents, la visibilité, les précipitations, les embruns verglaçant, la lisière des glaces et l'état de la mer (tel qu'approprié). Les prévisions pour les zones localisées ne sont pas considérées comme un service de base. Afin de clarifier les prévisions on ajoute un résumé à la prévision primaire ainsi qu'un MAFOR codé peut être rajouté à ce résumé. (voir tableau 3: MAFOR). Les prévisions visent 48 heures et sont normalement émises dans un programme continue de 2 fois par jour suivant un horaire régulier.

Les prévisions maritimes décrivent les conditions générales dans une zone et peuvent ne pas représenter certaines conditions dues à des effets locaux tel que, entre autres, la proximité de la côte, le régime de vents associés à des orages etc.

Tableau 3 : TABLEAU DE DÉCODAGE DES MAFORs

MAFOR YYG$_1$G$_1$ (NOM DU LAC OU VOIE MARITIME) 1GDF$_M$W$_1$

MOT-CLÉ (Pour prévision maritime)	JOUR DU MOIS (UTC)	HEURE (UTC) PÉRIODE DE PRÉVISION DÉBUTANT	BARRE OBLIQUE	NOM DU LAC OU VOIE MARITIME	GROUPE #	PÉRIODE DE PRÉVISION	DIRECTION DU VENT	VITESSE DU VENT	TEMPS PRÉVU	HAUTEUR SIGNIFICATIVE DES VAGUES EN PIEDS
	YY	G_1G_1				G	D	F_M	W_1	
MAFOR	06	12	(/)	ÉRIÉ	1	6	8	3	0	VAGUES 5 À 10 PIEDS

G- PÉRIODE DE PRÉVISION	
0 -	Conditions au début de la période de prévision
1 -	Valide 3 heures
2 -	Valide 6 heures
3 -	Valide 9 heures
4 -	Valide 12 heures
5 -	Valide 18 heures
6 -	Valide 24 heures
7 -	Valide 48 heures
8 -	Valide 72 heures
9 -	Occasionnellement

D- DIRECTION DU VENT	
0 -	Calme
1 -	Nord-est
2 -	Est
3 -	Sud-est
4 -	Sud
5 -	Sud-ouest
6 -	Ouest
7 -	Nord-ouest
8 -	Nord
9 -	Variable

Fm - VITESSE DU VENT, **Échelle de Beaufort**	
0 - 0 à 10 nœuds	0-3
1 - 11 à 16 nœuds	5
2 - 17 à 21 nœuds	5
3 - 22 à 27 nœuds	6
4 - 28 à 33 nœuds	7
5 - 34 à 40 nœuds	8
6 - 41 à 47 nœuds	9
7 - 48 à 55 nœuds	10
8 - 56 à 63 nœuds	11
9 - 64 nœuds et au-dessus	12

W_1 - TEMPS PRÉVU	
0 -	Modéré de bonne visibilité, plus de 3 milles nautiques
1 -	Risque d'accumulation de glace sur les superstructures
2 -	Fort risque d'accumulation de glace sur les superstructures
3 -	Brume (visibilité 5/8 à 3 mn)
4 -	Brouillard (visibilité moins de 5/8 mn).
5 -	Bruine
6 -	Pluie
7 -	Neige, ou neige et pluie
8 -	Temps de bourrasque avec ou sans averses
9 -	Orages

Prévisions de glace

Lorsqu'il s'agit de glace de mer, la période utile des prévisions est généralement plus longue. La période visée par les prévisions de base de la glace de mer peut être hebdomadaire, mensuelle ou saisonnière.

Contrôle des prévisions

Les prévisions sont suivies et amendées si nécessaire, pour représenter les changements de conditions météorologiques imprévues, rencontrant certains critères basés sur les principes suivants :

1. il y a risque pour la sûreté ou la sécurité
2. les inconvénients pour la communauté maritime sont étendus
3. le produit peut affecter négativement la crédibilité du programme

Prévisions Maritimes et Zones de Glaces

Les prévisions maritimes sont émises pour les zones maritimes telles que délimitées par les contours tracés sur les cartes faisant partie des annexes pour les différentes régions. La grandeur et les limites des zones sont décidées au niveau des régions en se basant sur les considérations suivantes :

1. l'intensité du trafic maritime
2. la capacité à prévoir à la solution proposée
3. le degré de variabilité climatologique de la météo marine
4. la capacité de distribution de l'information à la communauté maritime de façon efficace

Conditions actuelles

Les Canadiens ont accès aux données météorologiques actuelles locales. La fréquence et la qualité de ces données suivent les normes établies par l'Organisation Météorologique Mondiale. Ces données peuvent comprendre :

La température de l'air, la direction et vitesse des vents, la pression atmosphérique, l'humidité relative, la condition du ciel, le type de précipitation, les restrictions à la visibilité, l'état de la mer et tout autre donnée dérivée comme le facteur de refroidissement des vents et l'humidex.

De l'information générale courante sur la glace de mer sera émise une fois par semaine à la communauté maritime afin de fournir un outil de planification adéquat pour ceux qui ont à naviguer dans les eaux infestées de glace.

Réponse en Situation d'Urgence

Un support météorologique incluant des informations et des prévisions est fourni en situation d'urgence. En cas d'événement polluant, Environnement Canada adhère à la politique du "Pollueur Payeur" dans la provision de tous ses services. Dans le cas d'une situation d'urgence, après entente, Environnement Canada rendra son système de distribution de données disponible afin de pouvoir transmettre de l'information vitale.

Distribution des Avertissements Météorologiques et Service des Prévisions

La distribution des avertissements météorologiques et le service des prévisions se fait en grande partie à travers les communications de masse afin de rejoindre un maximum de personnes en se basant sur la technologie disponible au Canada. Les principes suivants s'appliquent, peu importe la technologie disponible :

a. Les services météorologiques de base devront être livrés en premier lieu par la distribution de masse en association avec les médias, en se basant sur les technologies courantes et en développement au niveau de la radio, de la télévision, des journaux et de l'Internet. Ces mécanismes de distribution représentent la façon principale par laquelle la plupart des Canadiens reçoivent et recevront les informations météorologiques.

b. Les avis portant sur la surveillance et les avertissements météorologiques et environnementaux sont distribués à travers divers mécanismes incluant une association avec les distributeurs médiatiques nationaux et régionaux, ainsi que les organisations de mesures d'urgence locales.

Le Programme d'Observation Volontaire des Navires (OVN)

Le but du programme OVN est d'obtenir des rapports météorologiques et océaniques de navires en mouvement. Ce programme international patronné par l'Organisation Météorologique Mondiale (OMM) coordonne les OVN de près de 8 000 navires de 60 nations participantes. Ceci fait partie du Système d'Observation Globale de la Surveillance Météorologique Mondiale. Le programme canadien, coordonné par des Officiers Météorologiques Portuaires (OMP) dont le bureau principal se situe à Toronto, compte 235 navires. Ce bureau maintient aussi le Système de Gestion des Données Informatisées du programme OVN où sont enregistrées les visites des OMP, les adresses postales des bateaux, l'inventaire d'équipement météorologique et toute autre information sur les rapports des bateaux. Tout navire intéressé à faire et transmettre des observations météorologiques en mer dans les zones visées par les prévisions maritimes d'Environnement Canada (voir les annexes régionales) peut joindre le programme. On ne parlera jamais assez de l'importance des rapports météo des navires. Sans leur participation au OVN, il y aurait de vastes zones maritimes sans données, ce qui rendrait l'émission de prévisions maritimes presque impossible. Nous tenons à remercier sincèrement les officiers impliqués dans le programme pour ce bon travail fait avec dévouement et implication.

Renseignez-vous sur le programme SEAS auprès de votre Officier Météorologique Portuaire. Dans le programme SEAS, les observations sont transmises par INMARSAT "C", et le coût de transmission est absorbé par un consortium de pays intéressés aux rapports les plus récents provenant de toutes les mers du monde.

Les codes, procédures et normes en matière de collection et distribution de l'information à travers le monde sont établis par l'OMM. L'OMM maintient également une base de données sur les pays et les navires participants.

Officiers Météorologiques Portuaires (OMP)

Les Officiers Météorologiques Portuaires (OMP) passent une la plus grande partie de leur temps à rendre visite aux navires participant au programme d'observation volontaire des navires (OVN). Leur tâche consiste à encourager les officiers à faire des rapports météo; à entraîner les observateurs en regard des procédures et de l'utilisation du code; à fournir, gratuitement, les formulaires et carnets nécessaires; à calibrer les instruments; et, dans certains cas, à installer les instruments météorologiques prêtés aux navires. De plus, l'une des priorités de l'OMP est de recruter de nouveaux navires désirant participer au programme OVN.

Lors de la visite de l'OMP, n'oubliez pas de lui demander des questions relatives à l'observation, au codage et aux rapports météo. Informez-le de tout changement d'adresse postale. Discutez avec lui des prévisions et des avertissements météorologiques ainsi que des produits graphiques surtout si vous avez certains problèmes spécifiques. Il contactera la personne appropriée afin de trouver une solution à votre problème.

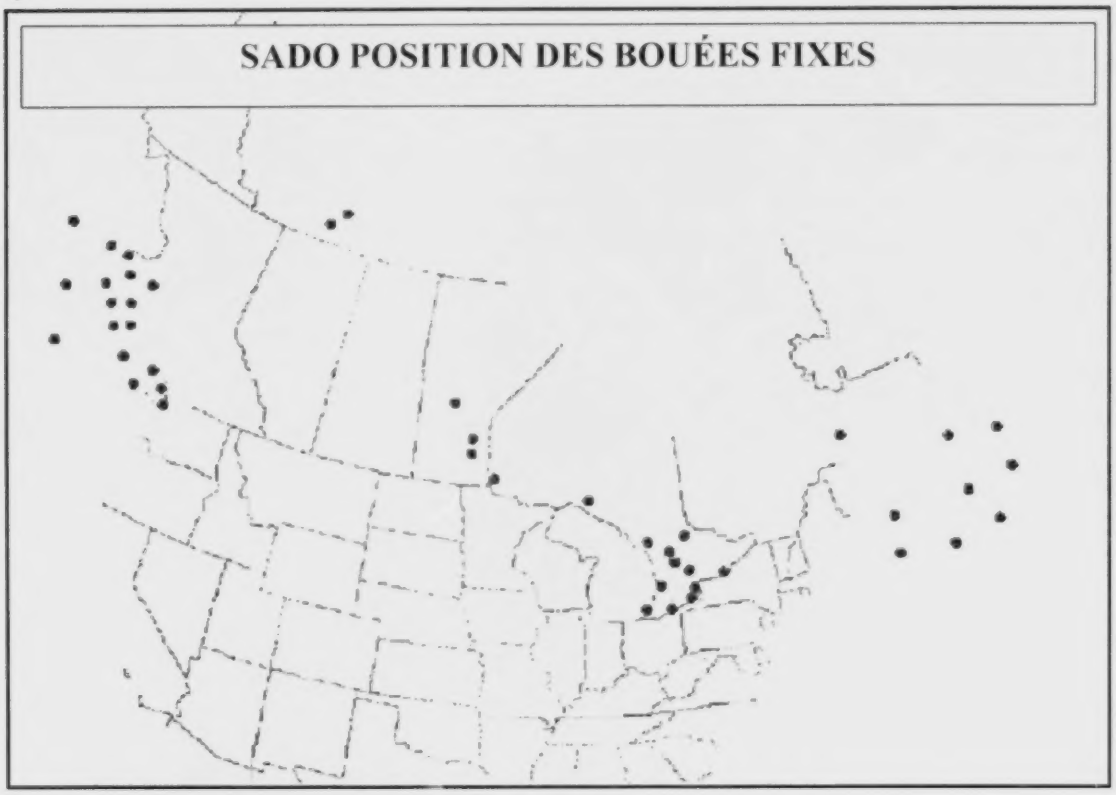
❖

Grands Lacs	**Atlantique – Maritimes**	**Atlantique - Terre-Neuve**
Ron Fordyce, Surintendant, Unité des données maritimes **Rick Shukster**, OMP/Spécialiste des bouées Environnement Canada, SMC 100 Boul. Port Est Hamilton, Ontario L8H 7S4 Tel: (905) 312-0900/0933 Fax:(905) 312-0730 Courriel: Ron.Fordyce@ec.gc.ca Rick.Shukster@ec.gc.ca	**Randy Sheppard**, OMP Environnement Canada, SMC 45 Alderney Dr., 16ième étage Dartmouth, Nouvelle-Écosse B2Y 2N6 Tel: (902) 426-6703 Cellulaire: (902) 426-6927 Fax: (902) 426-1595 Courriel: Randy.Sheppard@ec.gc.ca	**Jack Cossar**, OMP Environnement Canada, SMC Édifice 303 Pleasantville Boîte Postale 21130, Station Postale B St.-John's, Terre-Neuve A1A 5B2 Tel: (709) 772-4797 Fax:(709) 772-2593 Courriel: Jack.Cossar@ec.gc.ca
Québec - St-Laurent	**Pacifique/Yukon**	**Grand Lac de l'Esclave / Ouest de l'Arctique**
Richard Dupuis Surveillance et Technologies, SMC 100 Boul. Alexis Nihon, 3ième Étage Ville St Laurent, Québec H4M 2N8 Tel: (514) 283-1635 Fax:(514) 496-1867 Courriel : Richard.Dupuis@ec.gc.ca	**Mike Riley**, OMP Environnement Canada, SMC 700-1200 73ième Ave. Ouest Vancouver, Colombie-Britanique V6P 6H9 Tel: (604) 664-9136 Fax:(604) 664-9195 Courriel : Mike.Riley@ec.gc.ca	**Ben Lemon** Surveillance et Systèmes Environnement Canada, SMC Édifice Twin Atria, 2ième Étage 4999, 98 avenue Edmonton, Alberta T6B 2X3 Tel: (403) 951-8813 Courriel: Ben.Lemon@ec.gc.ca
Lacs Manitoba / Lac Athabasca		
Barry Funk Surveillance et Systèmes Environnement Canada, SMC 123 rue Main , Suite 150 Winnipeg, Manitoba R3C 4W2 Tel: (204) 984-2018 Courriel: Barry.Funk@ec.gc.ca		

Bouées

Environnement Canada opère un réseau de bouées à l'échelle du pays afin compléter son programme national d'observations météorologiques. . Ces données, qui sont utilisées pour améliorer les prévisions maritimes, font partie de la collection de rapports météorologiques reçus à travers les réseaux de distribution. L'emplacement, l'indicatif de l'OMM et le nom des bouées d'Environnement Canada sont inscrits dans les annexes régionales.

On demande aux marins d'approcher ces bouées avec précaution, car les chaînes d'amarrage ne sont normalement pas détectables du navire et pourraient être endommagées ou simplement coupées au contact, libérant ainsi la bouée dont la récupération implique des coûts élevés. Prière d'aviser l'OMP régional de tout incident relatif à ces bouées.



PRAMA (PROGRAMME DE RAPPORTS MARITIMES)

PRAMA donne l'opportunité aux marins de rapporter les conditions météorologiques locales de façon non officielle et aussi de recevoir des prévisions et avertissements météorologiques à jour. Ces stations PRAMA sont généralement opérées sur une base semi-volontaire par un membre de la communauté maritime intéressé par la sécurité en mer. Les opérateurs de ces stations sont régulièrement en contact avec le prévisionniste météorologique du secteur.

Étant donné que ce programme n'est pas officiel, le service à ces stations n'est pas disponible sur une base de 24 heures par jour, mais plutôt pendant les heures de jour et tôt en soirée.

CÔTE DU PACIFIQUE

Programme des prévisions météorologiques maritimes

Le Centre météorologique du Pacifique diffuse 4 bulletins météorologiques aux heures suivantes : 04h00, 10h30, 16h00 et 21h30. Les bulletins sont diffusés aux mêmes heures pendant toute l'année. Les prévisions sont valables pendant 24 heures et comportent un aperçu pour les prochaines 24 heures. Des indications sur la visibilité sont fournies uniquement quand on s'attend à ce que celle-ci soit de moins d'un mille marin.

Avertissements météorologiques maritimes (voir le tableau 1, types et critères d'avertissements maritimes)

La gravité de tout avertissement sera soulignée dans les bulletins météorologiques réguliers. Quand les conditions l'exigent, des messages distincts seront émis pour les avertissements de coup de vents de tempête et de vents d'ouragan. Cependant, aucune message distinct ne sera émis dans le cas des avertissements pour petites embarcations. Ces avertissements seront plutôt intégrés aux prévisions météorologiques régulières. Soulignons que les avertissements pour petites embarcations sont émises seulement pendant la période allant du Vendredi saint au jour du Souvenir et seulement pour les eaux intérieures, c'est-à-dire le détroit de la Reine-Charlotte, le détroit de Johnstone, le détroit de Georgia, la baie Howe, le détroit de Haro et le détroit de Juan de Fuca.

	Types d'avertissements	Critères des avertissements
4	**Vents pour petites embarcations :**	Vents soufflant constamment entre 20 et 33 noeuds
5	**Orage pour petites embarcations :**	
6	**Trombes marines** :	
7	**Embruns verglaçants :**	Taux d'accumulation des glaces de 2 cm/24 hrs

Bulletins météorologiques

Diverses stations fournissent des observations météorologiques locales, notamment des phares, des bouées océaniques, des stations automatiques de transmission des données météorologiques et d'autres stations faisant partie du réseau météorologique régulier. La liste de diffusion fournit plus d'information sur les stations disponibles et les heures de diffusion. La liste de diffusion fournit plus d'information sur les stations disponibles et les heures de diffusion.

PRAMA

Les exploitants de stations PRAMA sont régulièrement en contact avec le prévisionniste maritime du Centre météorologique du Pacifique. Les centres SCTM reçoivent également les rapports PRAMA sur les voies VHF 26 ou 84 en tout temps, sous réserve des priorités normales de communication. Ces rapports sont immédiatement transmis aux prévisionnistes maritimes du Centre météorologique du Pacifique et seront inclus au service de diffusion maritime continue s'ils diffèrent sensiblement des conditions mentionnées dans les prévisions ou les bulletins précédents.

Les stations PRAMA de Cap Scott et de l'Île Bonilla sont exploitées du 1er octobre au 30 avril. La station de Kyuquot est exploitée du 1er mai au 30 septembre.

STATIONS PRAMA DE LA CÔTE OUEST

communiquer sur la **VOIE DE TRAVAIL VHF PRAMA 69** ou sur les voies VHF 10 et 78A

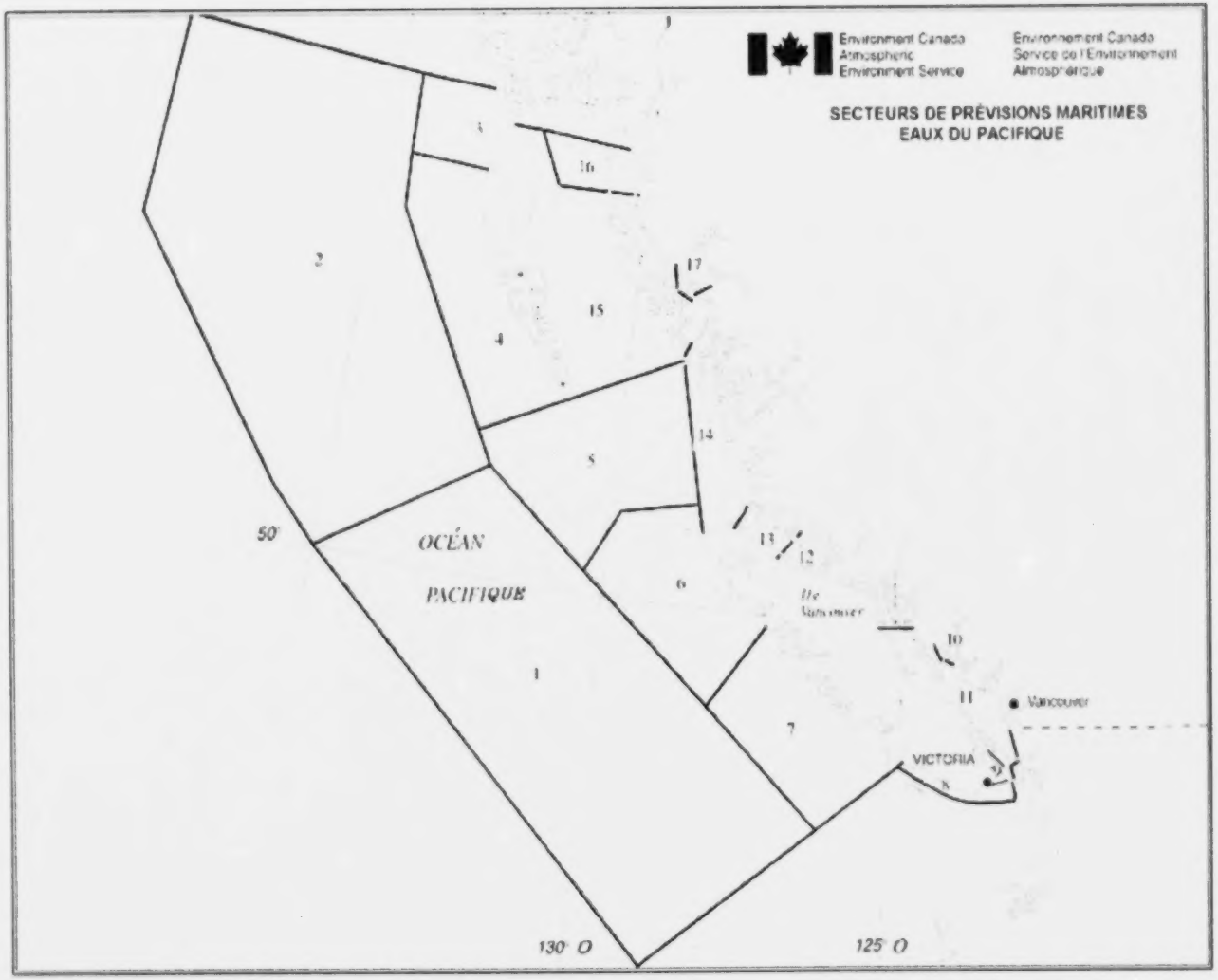
Station	Indicatif d'appel	Information météorologique sur
Phare de l'Île Bonilla	XLA787	Entrée Dixon est, détroit d'Hecate, Côte centrale
Phare de Cap Scott	VGL35	Détroit de la Reine-Charlotte, Côte centrale Détroit de la Reine-Charlotte, Côte ouest de l'île de Vancouver – Nord
Kyuquot	VGL34	Côte ouest de l'île de Vancouver – Nord Côte ouest de l'île de Vancouver – Sud

❖**Positions des bouées - Nord-est du Pacifique**

OMM #	NOM	LAT	LONG	OMM #	NOM	LAT	LONG
46004	Nomad centre	50 55.0 **N**	136 05.0 **W**	**46183**	Détroit d'Hecate nord	53 37.0 **N**	131 06.3 **W**
46036	Nomad sud	48 21.2 **N**	133 55.3 **W**	**46184**	Nomad nord	53 54.0 **N**	138 52.0 **W**
46131	Haut-fond Sentry	49 54.4 **N**	124 59.1 **W**	**46185**	Détroit d'Hecate sud	52 24.4 **N**	129 47.0 **W**
46132	Brooks sud	49 43.9 **N**	127 55.4 **W**	**46204**	Sea Otter ouest	51 22.0 **N**	128 45.1 **W**
46145	Entrée Dixon centre	54 23.0 **N**	132 27.0 **W**	**46205**	Entrée Dixon ouest	54 10.0 **N**	134 20.0 **W**
46146	Banc Halibut	49 20.4 **N**	123 43.6 **W**	**46206**	Banc La Perouse	48 50.1 **N**	125 59.9 **W**
46147	Moresby sud	51 49.3 **N**	131 12.1 **W**	**46207**	Dellwood est	50 51.6 **N**	129 54.6 **W**
46181	Haut-fond Nanakwa	53 50.0 **N**	128 49.9 **W**	**46208**	Moresby ouest	52 30.0 **N**	132 42.0 **W**

Radio-Météo Canada – Victoria

Stations	INDICATIF D'APPEL	Fréquence (MHz)	Note
Île Saltspring	**CFA240**	162.400	Diffusion continue


Environment Canada
Atmospheric
Environment Service
Environnement Canada
Service de l'Environnement
Atmosphérique
SECTEURS DE PRÉVISIONS MARITIMES
EAUX DU PACIFIQUE
OCÉAN
PACIFIQUE
50°
130° O
125° O
Vancouver
VICTORIA

NAVTEX et prévisions maritimes (produits offerts durant toute l'année sauf indications à l'effet contraire)

❖ **Tableau de diffusion de la Garde côtière - Heures de transmission (heures indiquées selon HNP)**

Fréquences	Comox	Prince Rupert	Tofino	Victoria
WX1	DMC	DMC	0450, 1050, 1650, 2250, DMC	
WX2	DMC	DMC	0450, 1050, 1650, 2250, DMC	
WX3		DMC	0450, 1050, 1650, 2250, DMC	DMC
C21B	DMC	DMC	0450, 1050, 1650, 2250, DMC	DMC
2054J3E		0505, 1105, 1705, 2305	0450, 1050, 1650, 2250	
518F1B		0030, 0830, 1230, 2030	0110, 0510, 1310, 1710	

❖ **Prévisions météorologiques**

Zone	Nom de la zone	NAVTEX	Sommaire, prévisions et avertissements
1	Explorer	**Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2 **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E, 4125J3E
2	Bowie	**Prince Rupert** 518F1B	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
3 4	Entrée Dixon ouest Côte ouest des Îles-de-la-Reine-Charlotte	**Prince Rupert** 518F1B	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
5	Détroit de la Reine-Charlotte	**Prince Rupert** 518F1B **Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2 **Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
6	Côte ouest de l'île de Vancouver – Nord	**Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2 **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Victoria** WX3
7	Côte ouest de Vancouver – Sud	**Tofino** 518F1B	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Victoria** WX3
8	Détroit de Juan de Fuca	**Tofino** 518F1B	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Victoria** WX3, C21B **Radio-Météo d'EC – diffusion continue**
9	Détroit de Haro	**Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, C21B **Victoria** WX3, C21B **Radio-Météo d'EC – diffusion continue**
10	Baie de Howe	**Tofino** 518F1B	**Victoria** WX3, C21B **Radio-Météo d'EC – diffusion continue**
11	Détroit de Georgia	**Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2, C21B **Victoria** WX3, C21B **Radio-Météo d'EC – diffusion continue**
12	Détroit de Johnstone	**Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2, C21B
13	Détroit de la Reine-Charlotte	**Prince Rupert** 518F1B **Tofino** 518F1B	**Comox** WX1, WX2, C21B **Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
14 15	Côte centrale Détroit d'Hecate	**Prince Rupert** 518F1B	**Comox** WX1, WX2 **Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
16 17	Entrée Dixon est Chenal marin de Douglas	**Prince Rupert** 518F1B	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E

Observations météorologiques maritimes

❖**Stations automatisées de rapports météorologiques**

	Stations	Diffusion / Fréquences	
1. 2. 3.	EastPoint Havre d'Esquimalt Havre deVictoria	**Radio-Météo d'EC** (2)	
4.	Moresby sud	**Comox** WX1, WX2	
5. 6. 7. 8. 9. 10. 11. 12. 13. 14.	Île Bonilla Île Cumshewa Îlot Grey Île Herbert Holland Rock Kindakun Rock Île Langara Île Lucy Prince Rupert Flèche Rose	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	
15. 16.	Cap St James Pointe Cathedral	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
17.	Île Sartine	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
18.	Île Solander	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
19. 20.	Race Rocks Pointe Sheringham	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Victoria** WX3, C21B	Radio-Météo d'EC (2)
21. 22. 23. 24.	Île Ballenas Île Entrance Îlots Sisters Sandheads	**Victoria** WX3, C21B **Comox** WX1, C21B	Radio-Météo d'EC (2)
25.	Pointe Grief	**Victoria** WX3, C21B	**Comox** WX1, C21B
26. 27. 28. 29. 30.	Île Discovery Récif Kelp Pam Rocks Pointe Atkinson PteVictoria/Gonzales	**Victoria** WX3, Ch21B **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	Radio-Météo d'EC (2)
31. 32. 33. 34.	Île Chrome Île Merry Île Saturna Île Trial	**Victoria** WX3, C21B	
35.	Île Fanny	**Comox** WX1, WX2, C21B	

❖**Comptes rendus locaux et des phares**

Stations	Stations et fréquences de diffusion
1. Friday Harbour, WA 2. Point Wilson 3. Port Angeles	Radio-Météo d'EC (1)
4. Cap Lazo 5. Cap Mudge	**Comox** WX1, C21B — Radio-Météo d'EC (1)
6. Pointe Grief (vents)	**Comox** WX1, C21B
7. Pointe Pulteney	**Comox** WX1, WX2 — **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B
8. Pointe Chatham	**Comox** WX1, WX2 & C21B
9. Île Bonilla 10. Île Green 11. Île Langara 12. Île Triple	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
13. Falaise Boat (Bluff) 14. Pointe Dryad 15. Île Ivory 16. Île Pine 17. Pointe 18. Île Addendroke 19. Île Egg 20. Île McInnes	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, Ch21B, 2054J3E — **Comox** WX1, WX2 **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
21. Cap Scott	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E — **Comox** WX1, WX2 **Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B
22. Quatsino 23. Nootka	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B — **Comox** WX1, WX2
24. Pointe Pachena	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B — **Victoria** WX3,C21B
25. Pointe Carmanah 26. Île Trial	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B — Radio-Météo d'EC (1) **Victoria** WX3, C21B
27. Pointe Amphitrite 28. Cap Beale 29. Île Lennard	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B — **Victoria** WX3, C21B
30. Race Rocks	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E
31. Pointe Estevan	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E — **Comox** WX1, WX2 **Victoria** WX3, Ch21B
32. Île Chrome 33. Île Entrance 34. Île Merry	**Victoria** WX3, C21B — Radio-Météo d'EC (1) **Comox** WX1, C21B
35. First Narrows 36. Jericho 37. Tsawassen	**Victoria** WX3, C21B — Radio-Météo d'EC (1)

Les comptes rendus météorologiques locaux sont diffusés pour les observations faites à 03h30, 06h30, 09h30, 12h30, 15h30et18h30. (toutes les heures selon HNP)

Stations de comptes rendus des bouées océaniques

Stations	Stations/fréquences de diffusion	
1. Entrée Dixon centre 2. Nomad centre 3. Haut-fond Nanakwa 4. Détroit d'Hecate nord 5. Nomad nord 6. Entrée Dixon ouest 7. Moresby ouest	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	
8. Détroit d'Hecate sud 9. Moresby sud	**Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
10. Dellwood est 11. Sea Otter ouest	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E **Prince Rupert** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
12. Brooks sud	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Comox** WX1, WX2
13. Haut-fond Sentry	**Comox** WX1, C21B	
14. La Perouse	**Tofino** WX1, WX2, WX3, C21B, 2054J3E	**Victoria** WX3
15. Banc Halibut	**Victoria** WX3, C21B **Comox** WX1, C21B	Radio-Météo d'EC (2)
16. Smith Island (É.-U.) 17. Cape Flattery (É.-U.)	**Victoria** WX3	

Comptes rendus sur les vents diffusés toutes les heures de 05h00 à 18h00. Des comptes rendus complets d'observations remplaceront les comptes rendus horaires sur les vents pour l'heure à laquelle le compte rendu complet des stations de phares est disponible **(toutes les heures selon HNP)**

NORD DU CANADA

comprenant: Arctique de l'est et de l'ouest, la baie d'Hudson et les lacs intérieurs importants du Manitoba, du nord de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest

Programme de Prévisions Météorologiques Maritimes

Le **Centre Météorologique de l'Arctique** produit des prévisions maritimes en support à l'activité maritime pendant la saison d'eau libre, soit l'été et une partie de l'automne. Sa zone de responsabilité comprend : le lac Athabasca, le Grand Lac de l'Esclave, la rivière Mackenzie (service d'avertissement seulement), les voies navigables de l'Arctique de l'ouest et de la haute Arctique, la baie de Baffin, le détroit de Davis, le bassin de Fox, le détroit d'Hudson, la baie d'Ungava et une partie de la baie d'Hudson (l'est de la baie d'Hudson et de la baie James sont dans la zone de responsabilité du Bureau Météorologique de Québec).

❖Le **Centre de Prévision de Tempête des Prairies** d'Environnement Canada à Winnipeg produit des prévisions maritimes pour le lac Winnipeg (bassins nord et sud), le lac Manitoba, et le lac Winnipegosis pendant la saison d'eau libre en support aux activités commerciales et de plaisance. En hiver, des prévisions sont produites en support des activités de pêche dans les lacs du Manitoba. Les minima et maxima de température ainsi que l'indice de refroidissement éolien sont inclus dans les prévisions.

Avertissements Météorologiques Maritimes : (voir tableau 1, avertissements maritimes, types et critères)

Les prévisions maritimes produites par le **Centre Météorologique de l'Arctique** et le **Centre de Prévisions de tempêtes des Prairies** suivent les critères internationaux de coup de vent (type 1), de vents tempête (type 2) et de vents d'ouragans (type 3) tel qu'indiqué au tableau 1. Toutefois, ils ne produiront pas de message d'avertissement séparé. On rehaussera plutôt l'état de l'avertissement dans la prévision. On utilisera aussi d'autres critères d'avertissements comme le démontre le tableau ci-dessous.

Les avertissements de type 4, 5 et 8 tel que dans le tableau ci-dessous seront rehaussés dans les prévisions régulières. Les avertissements de type 6, 7 et 9 ne sont pas visés par le programme. , Néanmoins, lorsqu'il y a danger d'orages, ils seront inclus dans le bulletin régulier.

	Types d'Avertissements	Critères d'Avertissements
4	**Vents pour petites embarcations (1)**	Vents soutenus de 20 à 33 nœuds inclusivement (mai à octobre)
5	**Vents pour rivières locales (2)**	Vents 25 à 33 nœuds inclusivement
6	**Orages pour petites embarcations**	
7	**Trombes marines**	
8	**Embruns verglaçant**	**Eau Salée** température air -4°C ou moins et vents 25 nœuds ou plus **Eau Fraîche** température air -4°C ou moins et vents 25 nœuds ou plus
9	**Haut niveau d'eau**	

Nota :
(1) Ne s'applique qu'aux lacs du Manitoba, au lac Athabasca et au Grand Lac de l'Esclave.
(2) Ne s'applique qu'à la rivière Mackenzie.

Messages Météorologiques ou des Glaces

Des rapports météorologiques en code international sont produits aux heures synoptiques normales de 0000, 0600, 1200 et 1800 UTC par des navires de toutes nationalités qui ont été sollicités par leur service météorologique national ou par d'autres services météorologiques. Ces rapports, lorsque produits, devraient être transmis via le Centre de Services de communications et de trafic maritimes le plus près, peu importe la position du navire. Les rapports faits près et même en vue des côtes sont aussi importants que les rapports faits en haute mer dû au fait que les conditions météorologiques soient plus variées à proximité de la côte.

Le **Centre de Prévisions de Tempêtes des Prairies** apprécie également les observations météorologiques, les observations de mer et de glace en provenance des lacs. Les observations en temps réel ou datant de quelques heures après l'événement sont très utiles. Ces observations peuvent être acheminées par le biais des lignes de veille météorologique à 1-800-66STORM (1-800-667-8676).

❖ **Disponibilité de Produits par facsimilé**

Analyses et pronostiques - Des cartes d'analyse et de prévision pour les eaux de la baie d'Hudson et de l'Arctique sont produites par le Centre Météorologique de l'Arctique et sont transmises via facsimilé par les Centres SCTM 'Inuvik et d'Iqaluit. Les Centres SCTM et le public ont accès à ces cartes via le site Web du Service Canadien des Glaces (SCG) http://www.cis.ec.gc.ca/

❖ **Bouées (mise à jour septembre 1999)**

OMM #	Position / information	LAT	LONG
45140	Bassin sud du lac Winnipeg	50 48 N	96 44 W
45141	Esclave (bouée ancrée - 25 mn au nord-est de Hay River)	61 11 N	115 19 W
45144	Bassin nord du lac Winnipeg	53 15 N	98 15W
45145	Lac Winnipeg entre les bassins Sud et Nord	51 24 N	96 42 W
45150	Esclave (bouée ancrée - juste à l'ouest d'Inner Whaleback Rocks)	61 55 N	113 45 W

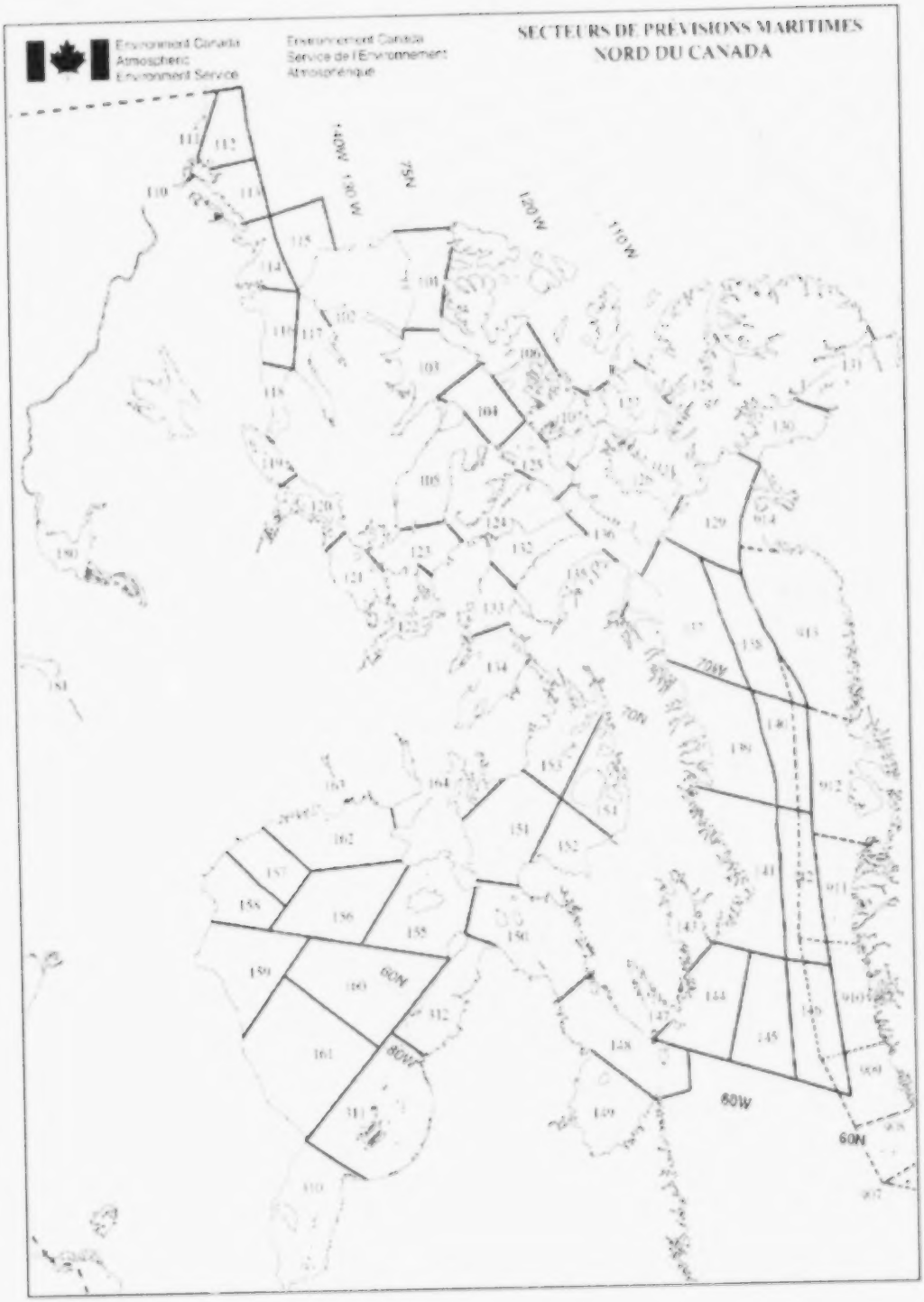
Les bouées du **Grand lac des Esclaves** sont déployées au début de juillet et enlevées à la fin de septembre ou au début d'octobre. Les bouées fournissent des données horaires sur le vent, la température, la température de l'eau de surface et de vagues.

Les bouées du **lac Winnipeg** sont installées en mai ou en juin et retirées de l'eau en octobre. Les bouées fournissent de données horaires sur le vent et la température y compris des données sur la température de l'eau de surface.

Radio Météo Canada

Station	Indicatif	Fréquence (MHz)	Puissance	Position
Inuvik	**VBU996**	162.400	53.7 Watts ERP	Hidden Lake
Yellowknife	**VBC200**	162.400	150 Watts ERP	Station séismique de Yellowknife
Winnipeg	**XLM538**	162.550		
Riverton	**XLF471**	162.400		
Long Point	**VCI386**	162.550		

Inuvik et Yellowknife ont des programmes saisonniers du 1er juin au 15 octobre.
Winnipeg, **Riverton** et **Long Point** diffusent en **continu** des prévisions et des avertissements météorologiques (et des observations météorologiques lorsqu'il y en a de disponible) pour les lacs du Manitoba.


Environment Canada
Atmospheric
Environment Service
Environnement Canada
Service de l'Environnement
Atmosphérique
SECTEURS DE PRÉVISIONS MARITIMES
NORD DU CANADA
120W
110W
80N
70N
60N
80W
60W

Prévisions Maritimes pour les eaux de l'Arctique de l'est et de l'ouest

Toutes les transmissions via les Centres des SCTM sauf pour Environnement Canada Radio Météo et les stations privées.

Numéro	Nom de Zone	Disponibilité	Radiotéléphonie - Heures UTC
101	McClure	Saison de navigation	**Inuvik**: sur demande
102	Prince of Wales		
103	Melville	Saison de navigation	**Iqaluit:** sur demande
104	Rae		
105	McClintock		
106	Byam		
107	Queens		
110	Riv. Mackenzie **(1)**	juin 15 - octobre 15	**Inuvik**: 0115 **(1)**
111	Côte Yukon	juillet 01 – septembre 15	**Inuvik**: 1435, **Inuvik** RadioMétéo
112	Mackenzie	juillet 01 – septembre 30	
113	Tuktoyaktuk		
114	Baillie	juillet 15 – septembre 30	**Inuvik**: 1435
115	Banks	Saison de navigation	**Inuvik:** sur demande
116	Amundsen	juillet 15 – septembre 30	**Inuvik**: 1435
117	Holman	Saison de navigation	**Inuvik:** sur demande
118	Dolphin	juillet 15 – septembre 30	**Inuvik**: 1435
119	Coronation		
120	Dease		
121	Maud	Saison de navigation	
122	St.-Rock	Saison de navigation	**Inuvik ou Iqaluit** sur demande
123	Larsen		
124	Peel		
125	Barrow	juillet 01 – octobre 31	**Iqaluit**: 1240 & 2310
126	Jones	Saison de navigation	**Iqaluit**: sur demande
127	Baie Norwegian		
128	Eureka		
129	Clarence		
130	Kane		
131	Robeson		
132	Regent		
133	Boothia		
134	Committee		
135	Admiralty	Saison de navigation	**Iqaluit**: 1240 & 2310
136	Lancaster	juillet 01 – octobre 31	

(1) Les prévisions ne sont pas produites régulièrement pour la Rivière Mackenzie. Les cartes météo sont plutôt suivies pour des événements de vent de 25 nœuds ou plus, incluant de tels vents d'orages. Lorsqu'on prévoit des vents de 25 nœuds ou plus n'importe où le long de la rivière Mackenzie, un **avertissement local** est émis pour cette section de la rivière et est ajouté aux prévisions maritimes du Grand Lac de l'Esclave, et ce aussi longtemps que le critère de 25 nœuds ou plus persiste.

❖NAVTEX et Prévisions Maritimes pour les eaux de l'Arctique de l'est et Baie d'Hudson

Toutes les transmissions via les Centres des SCTM sauf pour Environnement Canada Radio Météo et les stations privées.

Numéro	Nom de Zone	Disponibilité	NAVTEX	Radiotéléphonie - Heures UTC
137	Baffin ouest	juillet 01 – octobre 31		**Iqaluit**: 1240 et 2310, 1340 et 2235 sur demande
138	Baffin est	juillet- août		
139	Clyde ouest	juillet 01 – octobre 31	**Iqaluit :** **(A)** 0320, 0720, 1520, 1920 **(F)** 0310, 0710, 1510, 1910	**Iqaluit**: 1340 et 2235
140	Clyde est	juillet – août		
141	Davis ouest	juillet 01 – octobre 31		
142	Davis est			
143	Cumberland	juillet 01 - octobre 31		**Iqaluit**: 1340 et 2235 sur demande
144	Brevoort ouest	juillet 01 – octobre 31	**Iqaluit :** **(A)** 0320, 0720, 1520, 1920 **(F)** 0310, 0710, 1510, 1910	**Iqaluit**: 2235
145	Brevoort centre			
146	Brevoort est			
147	Baie de Frobisher			
148	Resolution			
149	Baie d'Ungava			
150	Nottingham	juillet 01 – octobre 31		**Iqaluit**: 0110, 1320, 1340 et 2235 sur demande
151	Foxe ouest	Saison de navigation		**Iqaluit**: 0110 & 1320 sur demande
152	Foxe est			
153	Igloolik			
154	Prince Charles			
155	Coats	Saison de navigation		**Iqaluit**: 0110 & 1320
156	Centre	Saison de navigation		
157	Arviat	juillet 01 – octobre 15		**Thunder Bay** (Churchill):0040, 1410
158	Churchill			**Thunder Bay** (Churchill):0040, 1410
159	York	Saison de navigation		**Iqaluit**: 0110 & 1320 sur demande
160	Hudson centre sud			
161	Hudson sud			
162	Rankin	juillet 01 – octobre 15		**Iqaluit**: 0110 & 1320 **Thunder Bay** (Churchill):0040, 1410
163	Baker	juillet 1–septembre 30		**Iqaluit**: 0110 & 1320 sur demande **Thunder Bay** (Churchill):0040, 1410
164	Roes Welcome	Saison de navigation		
310	Baie James	Saison de navigation		**Iqaluit**: 0110 & 1320
311	Belcher	Saison de navigation		
312	Povungnituk			

Nota : SCTM d'Iqaluit émis des diffusions françaises de NAVTEX sur la fréquence 490 kHz et des diffusions anglaises de NAVTEX sur la fréquence 518 kHz.

Autres Prévisions Maritimes pour la Baie de Baffin

Numéro	Nom de Zone	Période disponible	Disponible via
907	Nunap Isuata Kitaa	A l'année	Institut Météorologique Danois, Copenhague au tel : (45) 39 15 7500
908	Nuuarsuit		
909	Narsalik		
910	Mcqquitsoq		
911	Attu		
912	Uiffaq		
913	Qimusseriarsuaq		
914	Kiatak		

❖**Prévisions Maritimes pour les Lacs Intérieurs Majeurs, Canada de l'ouest et du Centre**

Toutes les transmissions via les Centres des SCTM sauf pour Environnement Canada Radio Météo et les stations privées.

Numéro	Nom de zone	Période disponible	Radiotéléphonie stations émettrices
180	Grand Lac de l'Esclave **(voir note 1)**	15 juin - 31 octobre	**SCTM d'Inuvik** à 0115 **Yellowknife** Radio Météo
181	Lac Athabasca	la saison d'haute mer	
183	Lac Winnipeg bassin sud	la saison d'haute mer	**SCTM de Thunder Bay** : 0030, 1000, 1130, 1330, 1730, 2230 **Winnipeg, Riverton et Long Point** Radio Météo
184	Lac Winnipeg bassin nord		

Observations Météorologiques - Arctique de l'ouest et Grand Lac de l'Esclave

	Rapports météo (note 2) pour :	Stations émettrices
1	Inuvik	**Inuvik** Radio Météo 05h00 à 23h00 HNL
2	Sachs Harbour	
3	Tuktoyaktuk	
4	Aklavik	
5	Fort MacPherson	
6	Norman Wells	
7	Yellowknife	**Yellowknife** Radio Météo 05h00 à 23h00 HNL
8	Hay River	
9	Fort Reliance	
10	Fort Resolution	
11	Station automatique Île Inner Whale Back	
12	Great Slave Lake bouée saisonnière 45141	
13	bouées du lac Winnipeg 45140 (bassin sud) et 45144 (bassin nord)	**Winnipeg, Riverton & Long Point** Radio Météo
14	Lac Winnipeg : Gimli Grand Rapids George Island Norway House Berens River Victoria Beach	**SCTM de Thunder Bay** C26, C19 à 0030, 1000, 1130, 1330, 1730, 2230

(2) Seulement si disponibles. Transmission complète de météo de stations avec personnel. Température et vents en provenance des stations automatiques et des bouées.

SERVICE CANADIEN DES GLACES (SCG)

Programme de Prévisions des Glaces

Comparé au programme de météo marine, les périodes de diffusion pour les prévisions des glaces sont relativement plus longues. Les périodes utiles des prévisions des glaces sont hebdomadaires, mensuelles ou saisonnières. Présentement, le programme produit une prévision de 30 jours (en texte); il s'agit surtout d'un outil de planification pour les opérateurs du Centre des Glaces. Sur demande, on produit des prévisions pour des endroits et périodes spécifiques pour lesquelles il y aura recouvrement de coût.

SCG émet des bulletins NAVTEX en support à la Garde côtière canadienne et à la navigation. Ces bulletins sont produits sur une base journalière pour les eaux du sud (Terre Neuve, Golfe St.-Laurent et les Grands Lacs) et sont envoyés aux Centres des SCTM. Ce bulletin donne la lisière et les conditions des glaces pour certains endroits spécifiques ainsi que les avertissements lorsqu'ils sont émis.

Programme Maritime d'Avertissements de Glace

À chaque jour, on produit un bulletin de conditions de glace dangereuses. Ceci dans le but d'aviser les utilisateurs de toutes les conditions d'avertissement de glace courantes ou qui pourraient se développer au cours des prochaines 24 heures. Ce bulletin décrit aussi la lisière de glace point par point.

Critères d'Avertissements de Glace

	Zones Arctique	Eaux du sud
1	Forte pression de glace	Forte pression de glace
2	Fermeture rapide des chenaux côtiers	Fermeture rapide des chenaux côtiers
3	Plus qu'une trace de vieille glace si pas normalement prévue dans une zone de navigation	Plus qu'une trace de vieille glace
4	Embâcles ou obstruction des ports	Quand de la glace pénètre dans des zones qui ne sont pas normalement affectées pendant la saison ou lorsque la glace n'est pas prévue
5	Présence imprévue de vieille glace ou de glace épaisse de première année	

Rapports ou Observations de Glace

Les rapports de glace des bateaux ou d'autres plates-formes aériennes sont normalement relayées aux Centres des SCTM pour diffusion. Ces rapports sont tous incorporés dans les cartes de glace journalières produites par SCG.

Cartes de glace disponibles

Des cartes de conditions actuelles de glace sont produites sur une base journalière. La zone de couverture de celles-ci dépend de la période de la saison et ces cartes sont normalement diffusées aux heures spécifiées au tableau ci-bas.

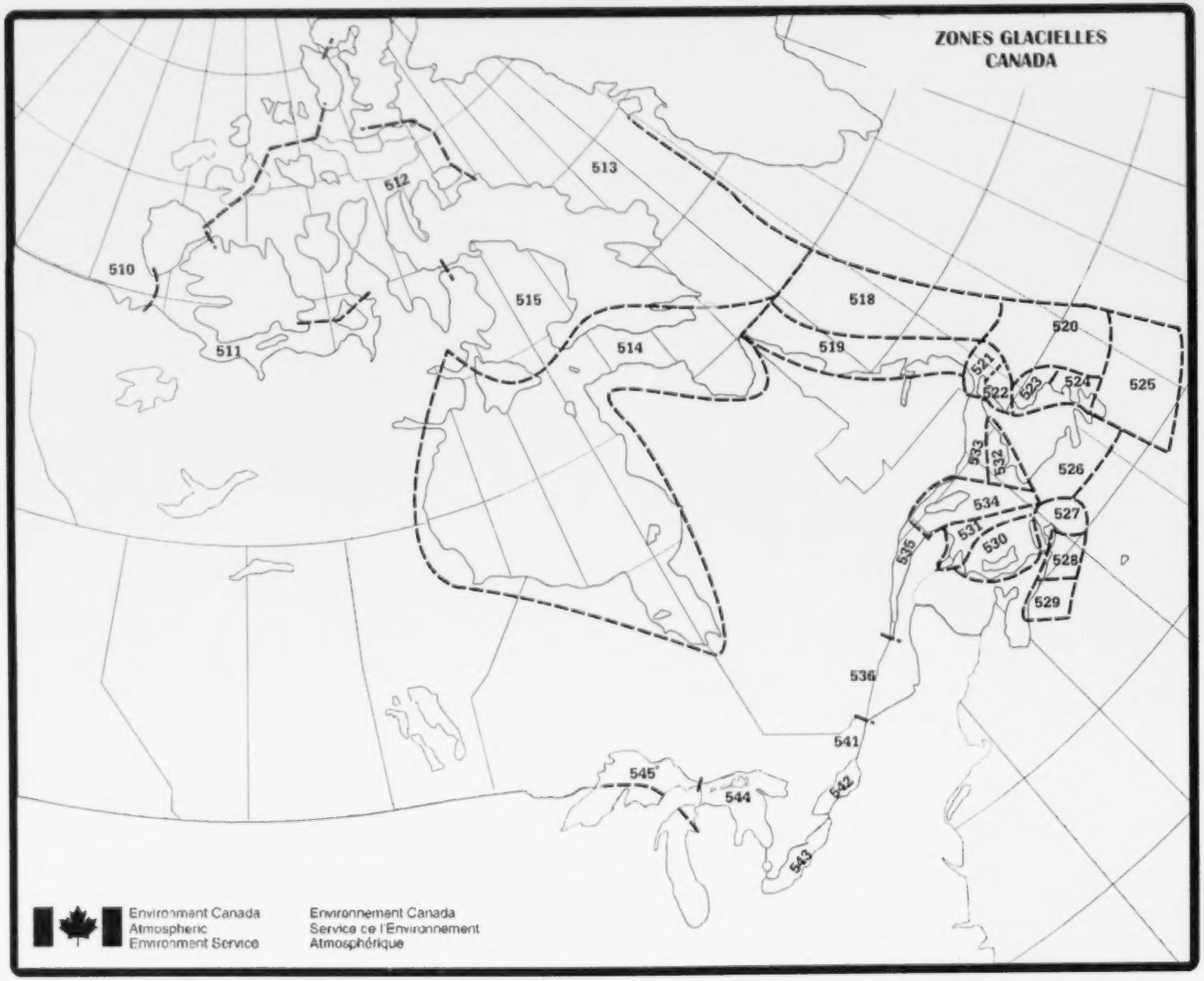
Une fois par semaine, le SCG produit une carte composée. Ces cartes sont utilisées comme outil de planification plutôt que comme outil de support tactique et peuvent être obtenues par les canaux de communication commerciaux. Elles ne sont pas diffusées par les Centres des SCTM.

Balises de glace

SCG déploie de 4 à 8 balises annuellement afin de mieux suivre la dérive des glaces ou pour vérifier les modèles de glace. Celles-ci dérivent avec la glace et sont relativement petites, donc très difficiles à détecter d'un navire. Le déploiement se fait dans la mer de Beaufort (1 balise), la baie de Baffin (1 à 3 balises), à l'est des côtes du Labrador et de Terre Neuve (1 à 3 balises) et dans le Golfe St.-Laurent (2 à 4 balises).

Radio Météo Canada

Les bulletins de glace ne sont pas directement diffusés sur Radio Météo. Par contre, les régions obtiennent les bulletins d'Environnement Canada et vérifient s'il y a des avertissements en vigueur. Si c'est le cas, l'avertissement sera ajouté aux résumés techniques maritimes qui sont normalement diffusés via le réseau de Radio Météo.


ZONES GLACIELLES
CANADA
510
511
512
513
514
515
518
519
520
521
522
523
524
525
526
527
528
529
530
531
532
533
534
535
536
541
542
543
544
545
Environment Canada
Atmospheric
Environment Service
Environnement Canada
Service de l'Environnement
Atmosphérique

Bulletins de glace (produits saisonniers à moins d'avis contraire)

Toutes les transmissions via les Centres des SCTM sauf pour Environnement Canada Radio Météo et les stations privées.

Zone	Nom		NAVTEX	Autres bulletins ou rapports
510	Mer de Beaufort	**É**	n/a	**Inuvik** - Information glacielle sur demande
511	Route Arctique de l'ouest		n/a	
512	Routes Arctique de l'est	**É**	n/a	**Iqaluit** 1705 (W)
513	Baie de Baffin / Détroit de Davis			
514	En route vers Churchill			
515	Foxe	**É**	n/a	**Iqaluit** -Information glacielle sur demande
518	Côte du Labrador au large		**Labrador**: 2350	**Iqaluit** 1705, (W)
519	Côte du Labrador		**Labrador**: 2350	**Iqaluit** 1705, (W) **St. Anthony**: 0107, 0907, 1907, RMC - (W, L) **Labrador**: 0137, 1007, 1437, 2037, RMC (W)
520	Est de Terre-Neuve au large	**H**	**St. John's**: 1820, Limite de toutes glaces connues à 2220.	**St. Anthony**: 0107, 0907, 1907, RMC - (W, L)
521	Détroit de Belle Isle et approches		**St. John's**: 1820, Limite de toutes glaces connues à 2220.	**St. Anthony**: 0107, 0907, 1907, RMC - (W, L) **St. John's**: 0007, 0837, 1637, 2207, RMC (W)
522	Péninsule nord	**H**		
523	Route côtière au nord de Cap Freels à Botwood	**H**		
524	Route côtière au sud de Cap Freels	**H**	**St. John's**: 1820, Limite de toutes glaces connues à 2220.	**St. Anthony**: 0107, 0907, 1907, RMC - (W, L) **Placentia**: 0737, 2137, RMC (W) **St. John's**: 0007, 0837, 1637, 2207, RMC (W)
525	Approches de St. John's	**H**		
526	Côte sud	**H**	**St. John's**: 1820, Limite de toutes glaces connues à 2220.	**Port aux Basques (B)** 0807, 1837, RMC (W) **Placentia**: 0737, 2137, RMC (W)
527	Approches de Sydney	**H**	**Sydney**: 2240 (A), 2255 (F)	**Sydney** RMC – Conditions glacielles - route recommandée **Port-aux-Basques (B):** 0807, 1837, RMC (W)
528	Approches de la baie Chedabucto	**H**	**Sydney**: 2240 (A), 2255 (F)	**Sydney** RMC – Conditions glacielles - route recommandée
529	Rive est		**Sydney**: 2240 (A), 2255 (F)	
530	Détroit Northumberland et côte du Nouveau-Brunswick		n/a	**Sydney** RMC - (W)
531	Baie des Chaleurs et approches	**H**	**Sydney**: 2240 (A), 2255 (F) **Rivière-au-Renard** 1620, ***2115*** (A)(1) 1635, ***2145*** (F)(1)	**Sydney** RMC – Conditions glacielles - route recommandée **Rivière-au-Renard (B):** 0937, 1737, RMC. rapports de glace
532	Route vers Baie des Îles	**H**	n/a	**Port-aux-Basques (B):** 0807, 1837, RMC (W)
533	Golfe nord-est	**H**		
534	Approches vers les ports du fleuve Saint-Laurent	**H**	**Sydney**: 2240 (A), 2255 (F) **Rivière-au-Renard** 1620, ***2115*** (A)(1) 1635, ***2145*** (F)(1)	**Sydney** RMC - Conditions - route recommandée **Rivière-au-Renard (B):** 0937, 1737, RMC. - rapports de glace
535	Les Escoumins à 66°O	**H**	n/a	**Rivière-au-Renard (B):** 0937, 1737, RMC. rapports de glace **Québec** RMC - Conditions glacielles **Les Escoumins** sur RMC

Zone	Nom		NAVTEX	Autres bulletins ou rapports
536	*Montréal à Trois-Rivières* Trois-Rivières à Les Escoumins	H	n/a	**Montréal** RMC - Conditions glacielles **Québec** RMC - Conditions glacielles **Les Escoumins** sur RMC
541	Voie Maritime du Saint-Laurent	H	n/a	**Montréal** RMC - Conditions glacielles
542	Lac Ontario	H	**Prescott**: 0110, 1310	**Prescott** RMC Ouest et Est - (W), rapports de glace
543	Lac Érié est de 80° 20'O Lac Érié ouest de 80°20'O incl. L. St.-Clair	H	Même que pour zone 542 n/a	Même que pour zone 542 **Sarnia** RMC Nord et Sud - (W), rapports de glace
544	Lac Huron et baie Géorgienne	H H	**Thunder Bay**: 0630, 1830 **Prescott:** 0110, 1310	**Sarnia** RMC Nord et Sud - (W), rapports de glace **Thunder Bay** RMC Est - (W), rapports de glace
545	Lac Supérieur et baie Whitefish	H	Même que pour zone 544	**Thunder Bay** RMC Ouest - (W), rapports de glace

(A): Anglais **(F)** Français **(B)** Anglais et Français **(É)** Été **(H)** Hiver
(W) Conditions et avertissements **(L)** Limite des icebergs
(1) Conditions le long de la **route recommandée** durant la saison de glace seulement

❖Cartes de Glace

Les cartes de glaces sont produites en support à la Garde côtière canadienne et leur production dépend **de la demande de la GCC**. (Nota : les émissions des SCTM Sydney sont à titre d'essai). Toute carte disponible peut être transmise ou retransmise sur demande.

N°	Nom de la carte de glace (1)	Saison	Site de transmission	Heure (UTC)
1	Détroit de Béring	É	SCTM Inuvik	0200, 1630
2	Côte de l'Alaska	É	SCTM Inuvik	0200, 1630
3	Golfe Amundsen	É	SCTM Inuvik	0200, 1630
4	Queen Maud	É	SCTM Iqaluit SCTM Inuvik	0010, 0700 0200, 1630
5	Bassin de Foxe	É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
6	Baie d'Hudson nord	É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
7	Détroit d'Hudson	É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
8	Baie d'Hudson sud	É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
9	Baie de Baffin	É	SCTM Iqaluit	0010, 0500, 0700, 2125
10	Détroit de Davis	É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
11	Approches de Resolute	É	SCTM Iqaluit	0010, 0700
13	Canal Parry	É	SCTM Iqaluit	0010, 0700
14	Labrador	H	CFH	0001
		É	SCTM Iqaluit	0500, 2125
15	Est de Terre-Neuve	H	CFH	2222
			SCTM Sydney	2331, 1142
16	Sud-Est de Terre-Neuve	H	CFH	2222
			SCTM Sydney	2331, 1142
17	Golfe du Saint-Laurent	H	CFH	2301
			SCTM Sydney	2200, 1121
18	Détroit de Cabot	H	CFH	2301
19	Nord-est de Terre-Neuve	H	CFH	2222
20	Détroit de McClure	É	SCTM Iqaluit	0010, 0700
21	Eureka	É	SCTM Iqaluit	0010, 0700
22	Limite des icebergs	H	SCTM Sydney	1741

La réception de ces produits sur les récepteurs répondant aux normes de l'OMM de 2300 Hz pour le blanc et de 1500 Hz pour le noir, 1800 Hz fréquence du centre exige que le récepteur soit ajusté sur les fréquences listées en **bande latérale supérieure ou BLS :** ajouter **1.6** à **1.8** aux fréquences ci haut mentionnées.

Transmissions de la Flotte Atlantique (CFH) :
Diffusion pour l'Atlantique au nord de 35N et à l'ouest de 35W. La transmission par facsimilé débute par un arrêt de 30 secondes suivi par un signal de phasage pendant 30 secondes.

❖

Nom	Indicatif d'appel	Modulation	Index de la coopération	Puissance	Fréquences (kHz)	Vitesse du tambour
SCTM Iqaluit	**VFF**	J3C (FM)	576	5 KW	3251.1, 7708.1 **(BLS)**	120 RPM
SCTM Inuvik	**VFA**	J3C (FM)	576	1 KW	8456.0, 8457.8 **(BLS)**	120 RPM
Halifax	**CFH**			6 KW	4271, 6496.4, 10536, 13510	120 RPM
				10 KW	122.5 **MHz**	
SCTM Sydney	**VCO**	J3C (FM)	576	5 KW	4416, 6915.1	120 RPM

Diffusion de fac-similé
(1) Les transmissions à partir de l'avion de reconnaissance ont lieu lors des journées de vol et le plus tôt possible :

Région	Saison	Heure (UTC)	Fréquence (kHz) (b)
Golfe du Saint-Laurent Eaux de Terre-Neuve	Hiver	H + 00 à H + 29	7708.1 **BLS**
Arctique de l'Est	Été	H + 00 à H + 29	6915.1 **BLS**
Arctique de l'Ouest		H + 00 à H + 19	6915.1 **BLS** ou 4616.0 **BLS**

(2) Brise-glace de la Garde côtière :

Unités (a)	Heure (UTC)	Fréquence (kHz) (b)	Unités (a)	Heure (UTC)	Fréquence (kHz) (b)
GC Unité 1	1630-1649	14770.0	**GC Unité 6**	1810-1829	14770.0
GC Unité 2	1650-1709		**GC Unité 7**	1830-1849	
GC Unité 3	1710-1729		**GC Unité 8**	1850-1909	
GC Unité 4	1730-1749		**GC Unité 9**	1910-1929	
GC Unité 5	1750-1809		**GC Unité 10**	1930-1949	

(a) Les **Unités** de la GC sont désignées au moment de produire le plan opérationnel de la saison.
(b) Les fréquences ci-haut sont les fréquences **de base**. Les fréquences alternatives suivantes (**kHz**, **BLS**) sont aussi utilisées au besoin par le SMC/GCC pour l'une des communications de fac-similé suivantes :
1) Diffusion imprévue au Service Canadien des Glaces.
2) Transmission d'appui tactique.
3) Transmission d'appui tactique navire-navire, au besoin, lorsque les conditions de propagation HF l'exigent.

3251.1, 4616.0, 6915.1 (Hiver seulement)
8113.1, 10155.1, 10169.1, 12055.1, 13440.0, 14440.0, 15642.1, 17443.1, 18168.1, 20168.1, 20530.1.

La réception de ces produits sur les récepteurs répondant aux standards de l'OMM de 2300 Hz pour le noir et de 1500 Hz pour le blanc exige que le récepteur soit ajusté sur les fréquences listées en bande latérale supérieure **(BLS).**

Signaux de commande :
(a) Signal de départ : 300Hz durant 5 secondes
(b) Signal de mise en phase - Noir - signal de fréquence interrompu par une impulsion de fréquence du blanc à chaque tour du tambour durant 60 secondes.
(c) Signal d'arrêt - 450 Hz durant 5 secondes.

Déplacement de fréquence :
Noir : 2300Hz
Blanc: 1500Hz

Vitesse du tambour : 120 RPM

Environment Canada Atmospheric | Environnement Canada Service de

SUGGESTIONS / COMMENTS / COMMENTAIRES

Help us to serve you

Make us aware of your comments regarding the Environment Canada Marine Weather and Ice

Officer / Officier: _____

Ship / Navire: _____

Position:

Latitude: _____

Longitude: _____

Date: _____

Pour mieux vous servir!

Envoyez-nous vos commentaires sur le programme de prévisions maritimes et glacielles

Subject / Sujet: _____

Details /Détails: _____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

_____

Return to / Envoyer à:

National Marine Focal Point
Point Focal Maritime National

CIS, 3rd floor/étage
373 Sussex,
Ottawa, Ontario
Canada
K1A 0H3
Fax: 613-943-5748

E-Mail/courriel:
Normand.Michaud@ec.gc.ca

PARTIE 6

SYSTÈME DE NAVIGATION LORAN-C

TABLEAUX

1 CHAÎNE LORAN-C DU GOLFE D'ALASKA - GRI 7690
2 CHAÎNE LORAN-C DE LA CÔTE OUEST DU CANADA - GRI 5990
3 CHAÎNE LORAN-C DE LA CÔTE OUEST DES ÉTATS-UNIS – GRI 9940
4 CHAÎNE LORAN-C DU CENTRE-NORD DES ÉTATS-UNIS - GRI 8290

FIGURES

1 COUVERTURE CHAÎNES LORAN-C DU CONTINENT NORD-AMÉRICAIN
2 SYSTÈME LORAN-C DIAGRAMME DE COUVERTURE - GRI 5990
3 DIAGRAMME DE COUVERTURE CHAÎNE DE LA CÔTE OUEST DU CANADA
4 INDEX ET TABLES INDIQUANT LES CORRECTIONS DE FACTEUR SECONDAIRE ADDITIONNEL

A. Couverture de la chaîne Loran-C

La Figure 1 indique la superficie du territoire nord-américain couverte par le système Loran-C. La Figure 2 fournit des détails techniques sur la côte ouest du Canada, sur les cadences proposées et sur les paires de stations (principale et secondaire) à utiliser dans des endroits en particulier. La figure 3 indique la couverture individuelle fournie par la chaîne Loran-c de la côte ouest du Canada. Les remarques suivantes se rapportent à la Figure 2 :

Remarque 1 : Les limites entre les cadences Loran-C ne signifient pas nécessairement qu'il n'existe pas d'autres paires de stations d'émetteurs Loran-c appropriées qui pourraient être utilisées pour naviguer sans risque dans une zone. Bien qu'il soit préférable, par exemple, d'utiliser la chaîne 5990XZ (Williams Lake – Shoal Cove - Port Hardy sur la cadence 5990) dans la zone du détroit d'Hecate, il est également possible d'obtenir une couverture en utilisant 5990 XY. On estime généralement, par contre, que la chaîne 5990 XY fournit une meilleure couverture dans la zone en question.

Remarque 2 : La fidélité de position des signaux 5990 XZ dans cette zone peut se dégrader jusqu'à 1/3 de mille marin en raison de considérations géométriques. Théoriquement, il faudrait utiliser les signaux 7960 XZ dans cette zone mais cela n'est pas recommandé en raison de la faiblesse du signal de la station principale de Tok (Alaska), qui est très éloignée.

B. Détails d'une chaîne

Les Tableaux 1 à 4 contiennent des détails techniques sur les chaînes qui assurent la couverture des eaux au large de la côte ouest du Canada et dans les eaux avoisinantes.

C. Cartes Loran-C

La liste des vecteurs à partir de la position calculée d'un convertisseur de coordonnées Loran-C vers la position vraie.

D. Loran-C (récepteur) : corrections en longitude et en latitude.

Les récepteurs Loran-C modernes sont équipés de microprocesseurs conçus pour calculer la latitude et la longitude du récepteur, en se basant sur des lectures de différences de temps (TD), et pour afficher directement les coordonnées. Quoique cela réduise le besoin de posséder des cartes Loran-C, il est encore recommandé de se les procurer.

Le calcul latitude/longitude peut être basé sur un trajet de propagation uniquement au-dessus de la mer. Cela entraîne des erreurs si les signaux Loran-C des divers émetteurs empruntent des trajets suffisamment longs au-dessus de la terre car la vitesse des signaux sera réduite dans des proportions variables, selon la nature du terrain sous le trajet. Le Loran-C mesure la différence entre les temps d'arrivée des signaux des différentes stations de la chaîne Loran-C, c'est pourquoi toute

variation de vitesse imprévue d'un signal entraînera une erreur de l'affichage de latitude et de longitude. On remarquera que ces erreurs seront minimes et que le système atteindra une précision d'au moins 1/4 de mille marin lorsque le récepteur est utilisé en mode de différence de temps (les différences de temps sont utilisées pour tracer manuellement les lignes de position sur une carte Loran-C). Cette précision est atteinte parce que les grilles Loran-C sur les cartes marines sont ajustées pour tenir compte de la variation des signaux au-dessus du sol.

Il est recommandé que les navigateurs utilisant la fonction latitude/longitude de leur récepteur consultent le manuel d'utilisation du récepteur pour déterminer si des corrections sont nécessaires et pour connaître la manière dont elles doivent être appliquées pour obtenir le point avec la plus grande précision. La correction peut prendre deux formes : 1) correction apportée lorsque le navire est à un endroit dont l'emplacement est connu ou 2) application d'une correction par facteur de phase secondaire additionnel (ASF), et les annexes graphiques de la Figure 4 peuvent être utilisées pour déterminer la valeur numérique à appliquer. À cause de la variation des effets de la masse terrestre sur les signaux Loran-C selon les régions, ces corrections seront normalement valables seulement pour une distance de 50 à 100 milles de l'emplacement où elles ont été appliquées.

E. Avertissement concernant la pêche près des frontières entre la Colombie-Britannique et l'Alaska

Les pêcheurs canadiens qui utilisent le système Loran-C pour les fins de navigation doivent faire preuve de prudence quand ils naviguent sur les côtes près de la ligne «A-B» dans les eaux séparant la Colombie-Britannique de l'Alaska.

Vous devez plus particulièrement connaître le problème de phase du signal dont il est question à la section D. Un récepteur qui est utilisé en mode latitude-longitude peut enregistrer des erreurs pouvant atteindre quelques milles si des corrections par facteur de phase secondaire additionnel (ASF) ne sont pas appliquées. Dans le cas de certains récepteurs, les corrections sont appliquées automatiquement dans le récepteur, dans l'autres cas, les corrections doivent être appliquées manuellement, qu'il s'agisse d'une correction apportée à un endroit dont l'emplacement est connu ou par ajout d'une correction par facteur de phase secondaire additionnel (ASF).

Soulignons que certaines des corrections ASF indiquées dans la présente publication n'englobent pas le secteur de la ligne A-B, il faut donc faire preuve de prudence quand on navigue dans ce secteur.

F. Avertissement concernant la navigation par points de route

Les navigateurs sont priés de prendre note qu'un écart peut exister entre l'information fournie par le récepteur Loran-C sur les points de route et la ligne de position désirée tracée sur une carte. Une route en ligne droite tracée entre deux points de route sur une carte Mercator est appelée loxodromie, définie comme une ligne sur la surface de la terre traversant les méridiens dans le même angle. Le cap et les distances, fournis par un récepteur Loran-C à microprocesseurs à partir de points de route, sont normalement calculés pour une route orthodromique et non pour une loxodromie. Dans l'hémisphère nord, une route orthodromique entre deux points de route s'étend au nord d'une loxodromie joignant les mêmes points de route.

Ce décalage de distance ou erreur est à son maximum lorsque le navire se déplace en direction Est-Ouest à une latitude approximative de 45 degrés et devient nul à l'équateur et aux pôles Nord et Sud. Le décalage ou l'erreur devient aussi nul lorsque votre trajet devient Nord-Sud, sans égard à la latitude. Pour illustrer une erreur de décalage, supposons un déplacement de St-John's, Terre-Neuve à la région de Lands End en Angleterre, une distance approximative de 1850 milles marins. On obtiendrait alors une erreur de décalage maximale de 140 milles marins si l'on compare la loxodromie et une route orthodromique entre les deux emplacements. La loxodromie par opposition à la route orthodromique devient dangereuse seulement si le navigateur n'a pas établi son trajet orthodromique sur une carte gnomonique de façon à s'assurer que le navire évitera tous les dangers à la navigation.

G. Informations relatives au Loran-C

Il est possible d'obtenir de l'information à jour sur l'état du Loran-C en téléphonant à l'un des numéros suivants :

Chaîne Loran-C/cadence	**N° de Téléphone**
Côte ouest des É.-U./9940	(510)437-3232*
Côte ouest du Canada /5990	(709) 454-3129 Commande/Surveillance Activités Loran-C au Canada
Golfe de l'Alaska/7690	(510) 437-3232*
Centre nord des É.-U./8290	(510) 437-3232*

* Ce service est disponible uniquement entre 07h00 et 15h30 heure du Pacifique pendant les jours ouvrables

H. Loran-C - Avis à la navigation (NOTSHIP)

Des Avis à la navigation (NOTSHIP) concernant l'état des signaux Loran-C dans les eaux côtières de l'ouest du Canada et à proximité de ces eaux sont diffusés par les centres des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) ci-après et leurs installations télécommandées :

Vancouver	Tofino	Comox
Victoria	Prince Rupert	

À noter que ces messages ne peuvent être diffusés que par les centres SCTM situés dans le secteur général où le signal Loran-C est normalement émis.

TABLEAU 1
CHAÎNE LORAN-C DU GOLFE DE L'ALASKA – GRI 7960

STATION	LATITUDE LONGITUDE (2)	FONCTIONS DES STATIONS	INTERVALLE	LIGNE DE BASE THÉORIQUE (3) TEMPS DE PROPAGATION	PUISSANCE DE CRÊTE RAYONNÉE
TOK, Alaska (1)	63 19 42.88 N 142 48 31.35 W	Principale	—	—	560 kW
KODIAK, Alaska (1)	57 26 20.30 N 152 22 10.71 W	Secondaire X	13804.45 ms	2804.45 ms	400 kW
SHOAL COVE, Alaska (1)	55 26 20.94 N 131 15 19.09 W	Secondaire Y	29651.14 ms	3651.14 ms	560 kW
PORT CLARENCE, Alaska (1)	65 14 40.37 N 165 53 12.00 W	Secondaire Z	47932.52 ms	2932.52 ms	1000 kW

(1) Cette station est exploitée par les États-Unis d'Amérique
(2) Fondé sur le point de référence WGS 84 (système de coordonnées pour la cartographie)
(3) Le temps de propagation de la ligne de base théorique est établi à partir d'une trajectoire de propagation passant uniquement au-dessus de la mer entre la station principale et la station asservie et fondée sur le point de référence WGS 84.

TABLEAU 2
CHAÎNE LORAN-C DE LA CÔTE OUEST DU CANADA - GRI 5990

STATION	LATITUDE LONGITUDE (2)	FONCTIONS DES STATIONS	INTERVALLE	LIGNE DE BASE THÉORIQUE (3) TEMPS DE PROPAGATION	PUISSANCE DE CRÊTE RAYONNÉE
WILLIAMS LAKE, C.-B.	51 57 58.88 N 122 22 01.69 W	Principale	—	—	400 kW
SHOAL COVE, Alaska (1)	55 26 20.94 N 131 15 19.09 W	Secondaire X	13343.60 ms	2343.60 ms	560 kW
GEORGE, Washington (1)	47 03 48.10 N 119 44 38.98 W	Secondaire Y	28927.36 ms	1927.36 ms	1400 kW

PORT HARDY, C.-B.	50 36 29.83 N 127 21 29.49 W	Secondaire Z	42266.63 ms	1266.63 ms	400 kW

(1) Cette station est exploitée par les États-Unis d'Amérique.

(2) Fondé sur le point de référence WGS 84 (système de coordonnées pour la cartographie)

(3) Le temps de propagation de la ligne de base théorique est établi à partir d'une trajectoire de propagation passant uniquement au-dessus de la mer entre la station principale et la station asservie.

TABLEAU 3

CHAÎNE LORAN-C DE LA CÔTE OUEST DES ÉTATS-UNIS – GRI 9940

STATION	LATITUDE LONGITUDE (2)	FONCTIONS DES STATIONS	INTERVALLE	LIGNE DE BASE THÉORIQUE (3) TEMPS DE PROPAGATION	PUISSANCE DE CRÊTE RAYONNÉE
FALLON, Nevada (1)	39 33 06.74 N 118 49 55.82 W	Principale	—	—	400 kW
GEORGE, Washington (1)	47 03 48.10 N 119 44 38.98 W	Secondaire W	13796.90ms	2796.90 ms	1400 W
MIDDLETON, Californie (1)	38 46 57.11 N 112 29 43.98 W	Secondaire X	28094.50 ms	1094.50 ms	400 kW
SEARCHLIGHT, Nevada (1)	35 19 18.13 N 114 48 16.88 W	Secondaire Y	41 967.30 ms	1967.30 ms	560 kW

(1) Cette station est exploitée par les États-Unis d'Amérique.
(2) Fondé sur le point de référence WGS 84 (système de coordonnées pour la cartographie)
(3) Le temps de propagation de la ligne de base théorique est établi à partir d'une trajectoire de propagation passant uniquement au-dessus de la mer entre la station principale et la station asservie.

TABLEAU 4

CHAÎNE LORAN-C DU CENTRE NORD DES ÉTATS-UNIS – GRI 8290

STATION	LATITUDE LONGITUDE (2)	FONCTIONS DES STATIONS	INTERVALLE	LIGNE DE BASE THÉORIQUE (3) TEMPS DE PROPAGATION	PUISSANCE DE CRÊTE RAYONNÉE
HAVRE, Montana (1)	48 44 38.59 N 109 58 53.613 W	Principale	—	—	400 kW
BAUDETTE, Minnesota (1)	48 36 49.95 N 94 33 17.92 W	Secondaire W	14786.56 ms	3786.56 ms	800 kW
GILLETTE, Wyoming (1)	44 00 11.1 N 105 37 23.90 W	Secondaire X	29084.44 ms	3753.74 ms	400 kW
WILLIAMS LAKE, C.-B.	51 5758.88 N 122 22 01.69 W	Secondaire Y	45171.62 ms	3171.62 ms	400 kW

(1) Cette station est exploitée par les États-Unis d'Amérique.
(2) Fondé sur le point de référence WGS 84 (système de coordonnées pour la cartographie)
(3) Le temps de propagation de la ligne de base théorique est établi à partir d'une trajectoire de propagation passant uniquement au-dessus de la mer entre la station principale et la station asservie.

Convertisseurs de coordonnées Loran-C

Plusieurs convertisseurs de coordonnées Loran-C d'usage courant ne tiennent pas compte des erreurs de propagation des ondes au-dessus du sol causées par le fait que les ondes radio voyagent plus lentement au-dessus du sol qu'au-dessus de la mer. Ces convertisseurs assument que les ondes radio voyagent entièrement au-dessus de la mer depuis les émetteurs jusqu'au navire. Puisque la valeur des différences de temps dans chaque groupement de différences de temps Loran-C varie selon la position, comme varie la largeur de chaque microseconde dans chaque groupement, et qu'elle varie selon l'angle d'intersection entre chaque groupement, ainsi que selon lequel de deux groupements est utilisé pour déterminer la position, il ne peut y avoir qu'un simple énoncé d'erreur globale.

Il est important de noter qu'un convertisseur de coordonnées Loran-C qui n'a pas incorporé les corrections de propagation au-dessus du sol (facteur additionnel secondaire ou FAS) dans ses calculs, présentera une erreur de position géographique systématique. Cette erreur est souvent dans la mauvaise direction (ainsi, il donnera une position qui se trouve plus au large). Si vous naviguez le long de la côte, pensant vous trouver bien en sécurité au large de hauts-fonds dangereux, vous pouvez en fait être plus près de la côte que vous ne le croyez.

Le Service hydrographique du Canada (SHC) a établi les erreurs de propagation au-dessus du sol (FAS) au moyen d'observations. Ces corrections de propagation au-dessus du sol ont été incorporées dans les réseaux hyperboliques qui sont portés sur les cartes marines du SHC. Des cartes, publiées, indiquent des corrections à apporter aux différences de temps (TD) observées en vue de les rendre en différences de temps théoriques que l'on pourra utiliser avec des algorithmes de calculs, utilisant «seulement la vélocité sur l'eau de mer», pour établir la position géographique.

Les fabricants ont leur propre méthode pour calculer les positions géographiques, qui peuvent comprendre quelques approximations. Les récepteurs peuvent ou non dire à l'utilisateur quel TD ils utilisent pour calculer la position. De plus, certains récepteurs utilisent plus de deux TD pour calculer la position.

Quelques fabricants ont incorporé les corrections de propagation au-dessus du sol dans les algorithmes et ces récepteurs devraient être plus précis que ceux sans corrections incorporées. L'industrie s'est imposée des standards établis par la Commission technique de la radio sur les Services maritimes – Comité spécial 75 sur les standards minimaux de performances des convertisseurs de coordonnées Loran-C (1980) – et qui donne une précision de positionnement de ¼ de mille.

Les tables qui suivent donnent les vecteurs à partir de la position calculée d'un convertisseur de coordonnées Loran-C vers la position vraie. Ceci n'est qu'un guide des erreurs possibles. On conseille aux navigateurs de ne **PAS** corriger leur position des valeurs mentionnées, mais d'utiliser l'information donnée comme un guide. Votre convertisseur de coordonnées peut se comporter différemment.

5990 –Chaîne de la côte Ouest du Canada

L'information en **gras** est pour la paire de TD qui donne la meilleure répétitivité.

Dans le voisinage de :	**Latitude**	**Longitude**	**5990XY**	**5990XZ**	**5990YZ**
Golfe de Georgia					
Cape Mudge	49 55N	125 10W			**0.0 nm**
Cape Lazo	49 45N	124 45W			**0.0 nm**
Sisters Islets	49 30N	124 30W			**0.0 nm**
Nanaimo	49 15N	123 55W			**0.1 nm @ 055°V**
Point Grey	49 15N	123 20W			**0.1 nm @ 080°V**
Patos Island	48 45N	123 00W			**0.1 nm @ 095°V**
Juan de Fuca Strait					
Hein Bank	48 20N	123 00W			**0.2 nm @ 225°V**
Trial Island	48 20N	123 20W			**0.2 nm @ 235°V**
Race Rocks	48 15N	123 30W			**0.1 nm @ 230°V**
Port Renfrew	48 30N	124 30W			**0.2 nm @ 015°V**
Neah Bay (Wash)	48 23N	124 35W			**0.1 nm @ 035°V**

5990 –Chaîne de la côte Ouest du Canada

L'information en **gras** est pour la paire de TD qui donne la meilleure répétitivité.

Dans le voisinage de :	Latitude	Longitude	5990XY	5990XZ	5990YZ
Île de Vancouver, côte Ouest					
Amphitrite Point	48 50N	125 30W	0.1 nm @ 345°V		**0.1 nm @ 045°V**
Estevan Point	49 15N	126 30W	**0.1 nm@ 090°V**		0.1 nm @ 085°V
Cape Cook	50 00N	128 00W	**0.3 nm@ 155°V**	0.7 nm @ 185°V	0.5 nm @ 115°V
Triangle Island	51 00N	129 00W	**0.6 nm@ 190°V**	0.4 nm @ 060°V	
Queen Charlotte Sound					
Pine Island	51 00N	127 45W	0.2 nm @ 175°V	**0.3 nm @ 040°V**	
Goose Group	52 00N	129 00W	0.4 nm @ 195°V	**0.4 nm @ 055°V**	
Est de Kunghit I	52 00N	130 30W	0.4 nm @ 175°V	**0.5 nm @ 080°V**	
Détroit Hecate					
Hecate Strait	53 00N	131 00W	0.5 nm @ 195°V	**0.7 nm @ 075°V**	
Seal Rocks	54 00N	131 00W	0.6 nm @ 190°V	**0.9 nm @ 080°V**	
Dixon Entrance					
Chatham Sound	54 30N	130 35W		**0.6 nm @ 075°V**	
Zayas Island	54 35N	131 10W		**0.8 nm @ 085°V**	
Cape Chacun	54 40N	132 00W	0.4 nm @ 120°V	**1.1 nm @ 085°V**	
Masset	54 10N	132 00W	0.7 nm @ 215°V	**1.1 nm @ 080°V**	
Forrester Island	54 40N	133 30W	0.6 nm @ 145°V	**1.2 nm @ 100°V**	
Îles de la Reine-Charlotte, côte Ouest					
Langara Island	54 20N	133 15W	0.7 nm @ 215°V	**1.3 nm @ 095°V**	
Buck Point	53 10N	133 00W	0.6 nm @ 200°V	**0.7 nm @ 090°V**	
Ouest de Kunghit I	52 00N	131 30W	0.4 nm @ 180°V	**0.6 nm @ 075°V**	
Au large, à proximité de la limite des 200 nm					
	46 30N	129 00W	0.7 nm @ 065°V	0.7 nm @ 060°V	**0.7 nm @ 065°V**
	49 00N	133 00W	**0.4 nm @ 130°V**		
	51 30N	137 00W	0.5 nm @ 160°V	**1.8 nm @ 075°V**	
	54 00N	137 00W		**2.1 nm @ 095°V**	